

Vorbereitende Untersuchungen (VU) **Lindner/Bahnhof Eggolsheim**



Städtebauförderung in Bayern
Markt Eggolsheim

**Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)
für den Ort**

Eggolsheim

Bearbeitung:

Werner Heckelsmüller, Dipl.-Ing. (FH), Stadtplaner
Alexandra Schwab, Dipl.-Ing. (FH), Architektin, Stadtplanerin
Andrea Lorenz, Archäologin M.A.

Auftragnehmer:

Planungsgruppe Meyer-Schwab-Heckelsmüller GbR
Bahnhofstraße 2
90518 Altdorf bei Nürnberg
Tel.: 09187-9215760 Fax.: 09187-9215761
Mail: info@msh-stadtplanung.de
www.msh-stadtplanung.de

November 2017



Betreut durch:

Regierung von Oberfranken
Förderung im Bund - Länder - Städtebauförderungsprogramm
Kleinere Städte und Gemeinden
Ludwigstraße 20
95444 Bayreuth

Gefördert durch:



Oberste Baubehörde
im Bayerischen
Staatsministerium
des Innern



Inhaltsverzeichnis

1. GRUNDLAGEN

1.1.	Anlass für die Vorbereitenden Untersuchungen	07
1.2.	Abgrenzung und Merkmale	08
1.3.	Vorgehensweise bei der Untersuchung	09

2. BESTANDSAUFNAHME

2.1.	Lage und Siedlungsstruktur	10
2.2.	Historischer Hintergrund und Denkmalschutz	12
2.3.	Lindner-Areal - Geschichte und Situation	15
2.4.	Bahnhof-Areal - Geschichte und Situation	18
2.5.	Wohnumfeld, öffentlicher Raum und private Freiflächen	21
2.6.	Ökonomische und ökologische Bedeutung, Vernetzung	26

3. BESTEHENDE PLANUNGEN UND VORGABEN

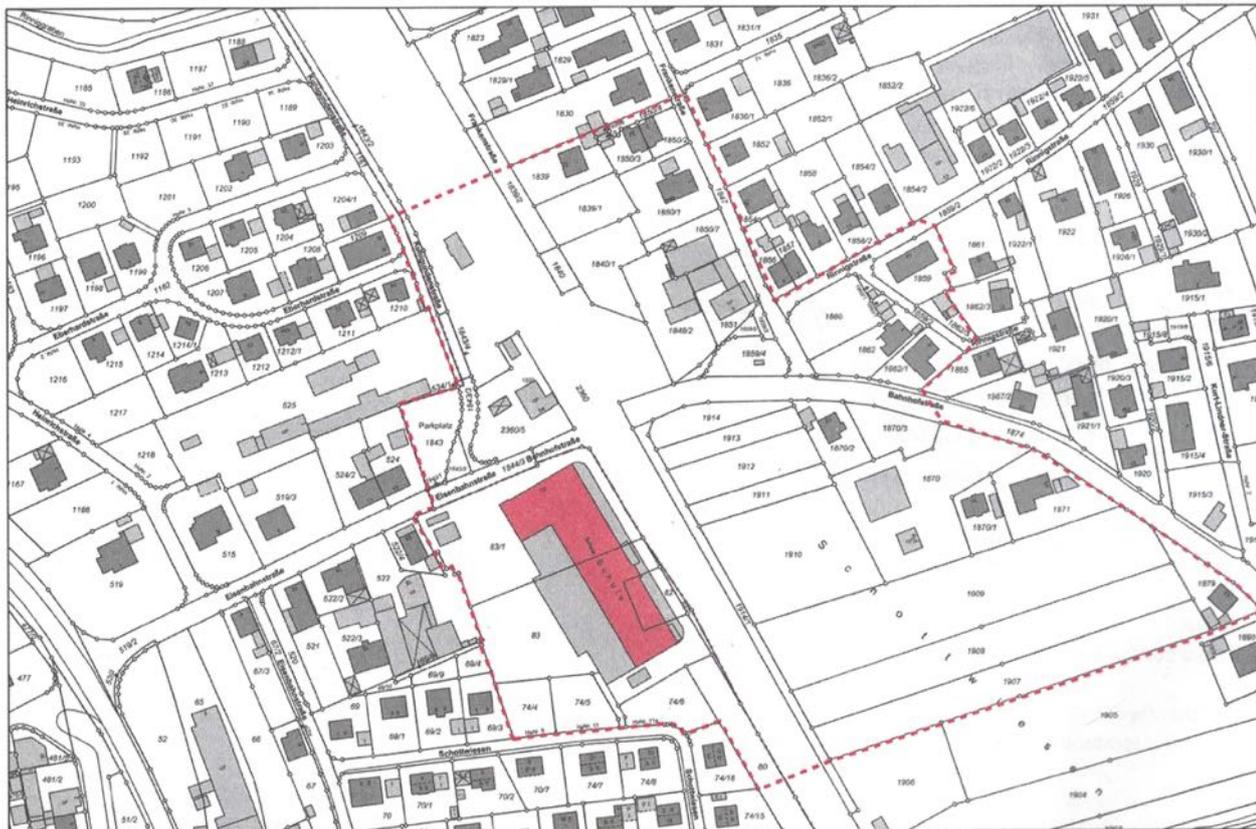
3.1	Lindner-Areal, Sanierung von Gebäude und Freiflächen	30
3.2	Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld, Bahnhofsareal	34
3.3	Ortsentwicklung und Dorferneuerung in Neuses	37
3.4	Gewerbeflächen im Umfeld	39
3.5	Vitalitätscheck 2.0, Ortsteil Neuses	41

4. RAHMENPLANUNG

4.1	Stärken-Schwächen Analyse	42
4.2	Leitbild und Entwicklung	44
4.3	Maßnahmenplan und Sanierungskosten	48
4.4	Empfehlung zur förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet	50
4.5	Rahmenplan VU	51

5. ANHANG

5.1	Hinweise der Träger Öffentlicher Belange (TÖB)	52
	und der Beteiligung der Öffentlichkeit	59
5.1.8	Zusammenfassende Tabelle der Hinweise aus der Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit zum ISEK und zur VU	60
5.2	Quellen- und Literaturverzeichnis	62
5.3	Flurstücksbezogene Datenblätter (nur für den internen Gebrauch)	63



Gedruckt von loch auf KAEMMEREI01 an PDF24 PDF am 12.06.2017 um 14:05.
 Gemarkung(en): Neuses a.d.Ragnitz (2615), Eggenheim (2616)
 Projekt: default; Layout: STANDARD DIN A4 QUERFORMAT

w*GEOportal

M = 1 : 2000
 0 50 100 m

Untersuchungsgebiet Lindner/Bahnhof Eggenheim

Oben: Ausschnitt der Bekanntmachung aus dem Amtsblatt des Marktes Eggenheim „Unsere Gemeinde aktuell“ vom 14.07.2017, Nr. 14/17
 Unten: Luftbild des Untersuchungsgebiets, w*Geoportal
 Quelle: Markt Eggenheim



Gedruckt von loch auf KAEMMEREI01 an PDF24 PDF am 02.08.2017 um 11:23.
 Gemarkung(en): Neuses a.d.Ragnitz (2615), Eggenheim (2616)
 Projekt: default; Layout: STANDARD DIN A4 QUERFORMAT

w*GEOportal

M = 1 : 2000
 0 50 100 m

1. GRUNDLAGEN

1.1. Anlass der Untersuchung

Der Markt Eggolsheim mit seinen ca. 6.500 Einwohnern besteht aus dem Hauptort Eggolsheim und 12 weiteren Ortsteilen. Er liegt im Landkreis Forchheim, Regierungsbezirk Oberfranken.

Obwohl geographisch näher am Ortsteil Neuses an der Regnitz gelegen gehören die sogenannte Bahnhofsiedlung, das Bahnhofsareal und das Lindner-Areal flächenrechtlich zu Eggolsheim. Der Verlauf der sogenannten „Sachsen-Franken-Magistrale“, der Bahnstrecke Dresden-Nürnberg, durchquert diesen Bereich und trennt dabei das Gebäude der ehemaligen Lindner-Werke von den restlichen Flächen ab. Durch den S-Bahn und ICE-Ausbau der Bahnstrecke entfällt die Quermöglichkeit für den motorisierten Verkehr.

Neben der Sanierung und der vorgesehenen langfristigen Neunutzung des Gebäudekomplexes „Lindner“ sollen weitere Entwicklungspotentiale und Maßnahmen erörtert werden, die zur Stärkung des Standortes und des Umfeldes beitragen können.

Die Vorbereitenden Untersuchungen, mit deren Durchführung das Stadtplanungsbüro Meyer-Schwab-Heckelsmüller GbR aus Altdorf b. Nbg. am 11.07.2017 beauftragt wurde, sind dabei ein Teil einer Zustandserfassung der Gemeinde, die auf mehreren Ebenen statt findet oder bereits durchgeführt wurde.

Für den Bereich Lindner/Bahnhof wurden u.a. die Veränderungen im Zuge des Ausbaus der Bahntrasse Nürnberg-Bamberg, die Planungen zur Ortsmitte Neuses sowie die Ergebnisse des marktgemeindeweit durchgeführten Vitalitäts-Check 2.0 mit betrachtet.

Darüber hinaus soll die Relevanz und der Einfluss der im Bau befindlichen Maßnahmen aber auch weiterer möglicher Maßnahmen für den Hauptort Eggolsheim aufgezeigt werden.

1.2 Abgrenzung und Merkmale

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich westlich und östlich der Bahnlinie Nürnberg-Bamberg auf einer Fläche von ca. 6,12 ha. Im westlichen Teil bilden das denkmalgeschützte Industriegebäude Lindner mit umgebender Freifläche und das Bahnhofsareal mit Haupt- und Nebengebäuden die beiden Schwerpunkte. Auf der Ostseite schließt das Untersuchungsgebiet einige an der Bahnhofstraße und der Frankenstraße gelegene private Grundstücke mit ein. Gegenüber des Lindner-Gebäudes befinden sich aber größtenteils noch unbebaute Flurstücke (z.B. die Schottwiesen). Einige Flächen davon wurden bereits überplant und werden in Zukunft als Wendefläche mit Park+Ride-Parkplätzen an der dort endenden Bahnhofstraße genutzt. Formen einer möglichen weiteren Siedlungsabrundung sollen überprüft werden.

Der Bahnhof Eggolsheim und die sogenannte Bahnhofsiedlung gehören zur Gemarkung Eggolsheim und somit nicht nur rechtlich sondern auch inhaltlich und gegebenenfalls fördertechnisch an den Hauptort Eggolsheim angebunden.

Im Ortsteil Neuses an der Regnitz werden Maßnahmen durch das Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken durchgeführt. Die Handlungsbereiche überschneiden sich nicht, die Ziele und Projekte sind inhaltlich koordiniert und ergänzen sich gegenseitig.

Rahmendaten

Markt Eggolsheim, Gesamtfläche:	ca. 48,91 qkm
Kernort Eggolsheim(Ensemblegebiet):	ca. 17,01 ha
Untersuchungsgebiet VU Lindner/Bahnhof Eggolsheim:	ca. 6,12 ha
Bewohner Markt Eggolsheim gesamt (31.12.2015) :	6.487 EW
Bewohner Ort Eggolsheim:	ca. 2.324 EW
Zahl der begangenen und einzeln erfassten Flurstücke:	35
Bebaut oder versiegelt:	29
Bebaut (Haupt- oder Nebengebäude):	24
davon allgemein sanierungsrelevant: (mindestens Hauptgebäude, Neben- gebäude, Fassade oder Freifläche)	7

1.3 Vorgehensweise bei der Untersuchung

Die Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen wurde im Amtsblatt des Marktes Eggolsheim Nr. 14/17 am 14.07.2017 bekannt gemacht.

Erhebungen und Begehungen

Das Untersuchungsgebiet wurde am 20.07.2017 begangen, das Lindner-Gebäude konnte an diesem Tag auch Innen besichtigt werden. Eine weitere Ortsbegehung mit Erhebung wurde am 15.08.2018 durchgeführt. Dabei wurde auch das angrenzende Umfeld (Bahnhofsiedlung, Siedlungsbereich Neuses) besichtigt.

Die Zustände und sanierungsrelevanten Tatbestände wurden erhoben und gelistet.

Parallel zur Begehung wurde von den Flurstücken eine Fotodokumentation erstellt. Die Aufnahmen können zur schnellen Einsichtnahme vom Schreibtisch aus dienen und bilden in einigen Jahren die Grundlage, um die Veränderungen im Ortsbild ablesen zu können.

Auf flurstücksbezogenen Datenblättern sind die Erhebungsergebnisse vermerkt. Die Einschätzung des Untersuchungsgebiets basiert auf der Auswertung dieser Datenblätter.

Ergänzend wurde mit Hilfe der Gemeindeverwaltung relevantes Datenmaterial (Strukturdaten, bestehende Planungen, etc.) zusammengetragen und gesichtet. Für das Untersuchungsgebiet relevante Ziele oder Maßnahmen wurden aus bestehenden Untersuchungen (z.B. ILEK Regnitz-Aisch, VC 2.0 etc.) exzerpiert und eingearbeitet.

Für Karten- bzw. Plandarstellungen wurde auf die vom Markt Eggolsheim erhaltene digitale Kartengrundlage zurückgegriffen.

Die beschriebenen Schritte, Ergebnisse und Zielvorstellungen flossen in den Rahmenplan ein.

Der vorliegende Bericht gibt diese Ergebnisse wieder.

2. BESTANDSAUFNAHME



Blick vom Lindner-Gebäude nach Osten mit Bahnhofsiedlung und Feldfluren



Blick vom Lindner-Gebäude nach Süden mit der Neubausiedlung Schottwiesen



Blick vom Lindner-Gebäude nach Westen mit Freifläche Lindner und Silo des ehemaligen Futtermittelwerkes Sitzmann



Blick vom Lindner-Gebäude nach Süden mit Freifläche im Bahnhofsgebäuden und Gleiskörper

2.1 Lage und Siedlungsstruktur

Der Markt Eggolsheim liegt im Landkreis Forchheim, Regierungsbezirk Oberfranken im Vorland der Nördlichen Frankenalb. Die Regnitz bildet als Nord-Süd-Achse das Rückgrat der offenen Flusstalandschaft. Das Regnitzbecken verfügt über ein mildes, kontinental geprägtes Klima.

Das Untersuchungsgebiet mit Lindner-Areal und Bahnhof liegt auf Eggolsheimer Ortsgebiet, obwohl die Gebäude sich bereits westlich der Bahnlinie befinden, die nur ungefähr die Grenze der beiden Orte markiert.

Bahnhof und Lindner-Areal liegen auf einer Höhe von ca. 250m ü. NN. und grenzen direkt an den Siedlungsraum des zweitgrößten Ortschafts Neuses an der Regnitz mit ca. 720 Einwohnern.

Während der Siedlungskern von Neuses sich ca. 280m von der Bahnstrecke entfernt befindet, wurde die Industrieansiedlung Lindner aus logistischen Gründen direkt auf der Westseite der Bahntrasse in Bahnhofsnähe angesiedelt. Wegen der damit verbundenen steigenden Wohnungsnachfrage entstanden nach und nach auf beiden Seiten Siedlungskerne mit begleitender kleiner Nahversorgungsstruktur (z.B. Kiosk, Gaststätte, Metzgerei). Auf Grund der noch geringen individuellen Mobilität Anfang der 1950er Jahre, bot die unmittelbare Nähe von Wohnen und Arbeiten große Vorteile.

Das Untersuchungsgebiet grenzt im Westen an diese Siedlungsteile auf Neuseser Grund und beinhaltet östlich lediglich Teile des Siedlungsrandes der Bahnhofsiedlung, die sich im Wesentlichen um die Frankenstraße und die Rinnigstraße entwickelte.

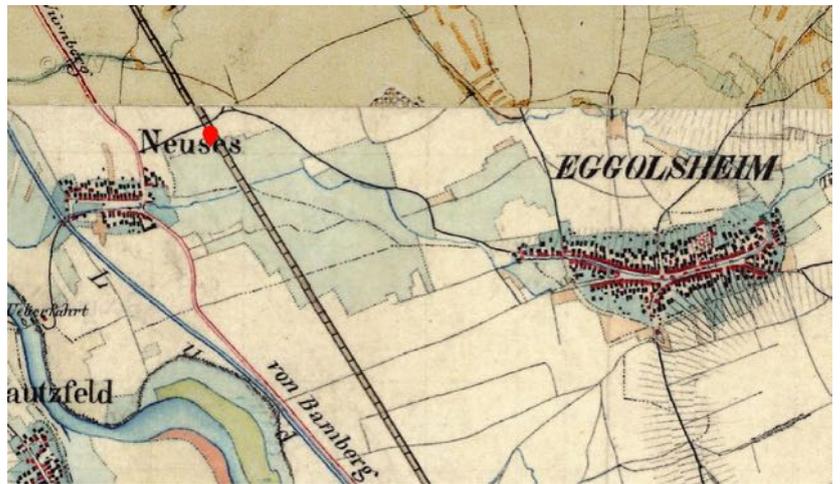
Auch durch die fehlende Dynamik und Expansion der Firma Lindner gegen Ende der 1960er Jahre und deren späteren Niedergang, kam es nicht zu weiteren Siedlungsvergrößerungen. Selbst die bestehenden Siedlungsareale wurden nie vollständig bebaut.

Eine Stärkung des Standortes durch neue gewerbliche Nutzungen könnte mittel- und langfristig positive Impulse erzeugen und z.B. auch zur weiteren Bebauung des bestehenden, nordwestlich an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Baugebiets in Neuses oder zur Füllung von Baulücken in der Bahnhofsiedlung beitragen.

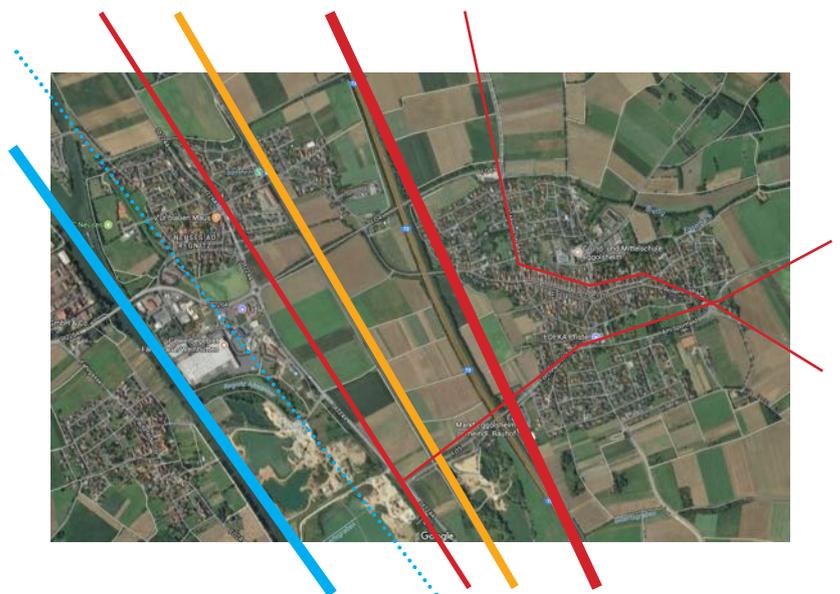
Die Siedlungsbereiche selbst sind nicht Gegenstand der Untersuchung, sie sind aber mittelbar von den momentan laufenden Infrastrukturprojekten und baulichen Änderungen und der weiteren Entwicklung des Untersuchungsgebiets betroffen.



Uraufnahme des Ortes Neuses vor dem Bau der Bahntrasse mit Markierung des heutigen Standortes des Lindner-Gebäudes
(Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, Positionsblätter 1817-1841)



Landkarte mit Bahnstrecke zwischen Neuses und Eggolsheim und Markierung des heutigen Standortes des Lindner-Gebäudes
(Quelle: Bayerische Vermessungsverwaltung, Positionsblätter 1817-1841)



- Verkehrswege um Eggolsheim
- Rhein-Main-Donau-Kanal
 - ⋯ Historischer Ludwig-Main-Kanal
 - Bahnlinie Nürnberg-Bamberg-Berlin
 - Bundesautobahn
 - Staatsstraße
 - Wichtige Kreisstraßen

Grafik: M-S-H, Bild: GoogleMaps

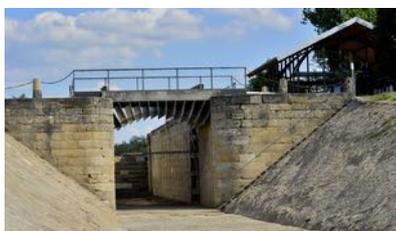
2.2 Historischer Hintergrund und Denkmalschutz



Abb.1: Treidelschiffer auf dem Ludwig-Donau-Main-Kanal bei Hirschaid in den 1930er Jahren – Dokument eines so nicht gedachten, lange verschwundenen Idylls (Photo: Museum Alte Schule Hirschaid).

Ludwig-Main-Kanal, Situation bei Hirschaid, um 1920

Quelle: www.schleuse94.de



Schleuse 94, heutiger teilweise rekonstruierter Zustand

Quelle: www.schleuse94.de, W. Pätzke

Siehe dazu auch Hinweise des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege unter Punkt 5.1.2

Hier stichwortartig zusammengefasst:

Bodendenkmalpflegerische Belange bei Bautätigkeiten im Untersuchungsreich der VU wird auf Grund der hohen Denkmaldichte mit dem Auffinden von Bodendenkmalen gerechnet, v.a. auf bislang ungebauten Flächen wie Fl.Nr. 1903 bis 1914 sowie 1839/1 1840/1 und 1860 Gmkg. Eggolsheim. Weitere Planungsschritte sollten dies berücksichtigen.

Bodeneingriffe sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Mögliche Verlängerungen der Umsetzungszeit für qualifizierte Ersatzmaßnahmen wie Überdeckung oder Ausgrabung sind im Vorfeld zu berücksichtigen.

Allgemeiner geschichtlicher Hintergrund

Eggolsheim wurde 914 erstmals schriftlich erwähnt. Allerdings war das Eggolsheimer Gemeindegebiet schon lange vor der ersten schriftlichen Nennung des Ortes ein beliebter Siedlungsplatz. Im Bereich der Gemeinde gibt es insgesamt 79 erfasste vor- und frühgeschichtliche sowie mittelalterliche archäologische Fundplätze. Eine große Denkmaldichte ist vor allem im Regnitztal, auch im Bereich der Kiesgruben, festzustellen.

Schon für die mittlere Steinzeit (ca. 8.800 – 5.550 v.Chr.) lassen sich Spuren menschlicher Besiedelung nachweisen.

Auch zur Urnenfelderzeit (ca. 1.300–800 v. Chr.), der Hallstatt- (800-450 v. Chr.) und Latènezeit (ca. 500 v. Chr.) wurde das Gemeindegebiet von Eggolsheim besiedelt. Vorgeschichtliche Grabhügel westlich der Bahnhofstraße zwischen Eggolsheim und Neuses belegen einen Bestattungsplatz, ebenso wie Brandgräber der Römischen Kaiserzeit (1-375 n.Chr.)

Reiche Funde verweisen auch auf das Bestehen einer merowingzeitlichen Siedlung mit Graben und Webhaus im frühen Mittelalter (7. Jhdt.) direkt südlich des heutigen Ortes Neuses an der Regnitz.

Verkehrstechnisch waren Eggolsheim und Neuses schon zu allen Zeiten exzellent angebunden: auf der Schotterterrasse östlich der Regnitz verlief bereits in vorgeschichtlicher Zeit eine Altstraße als überregionaler Fernverkehrsweg von der Ostseeküste über das Salzkammergut bis Norditalien.

Seit vorgeschichtlicher Zeit erfüllte auch die Regnitz wichtige Verkehrsfunktionen, die im 19. Jahrhundert durch den Bau des Ludwig-Donau-Main-Kanals zur Anbindung an die süddeutschen Wirtschaftsräume und im 20. Jahrhundert durch den Rhein-Main-Donau-Kanal ausgebaut wurden.

Ein wieder deutlich sichtbares Zeugnis für den Verlauf des Ludwig-Donau-Main-Kanals bildet die neu sanierte Schleuse 94, gut sichtbar an der Staatsstraße 2244 gelegen.

Der historische Dorfkern von Neuses wird, wie in Eggolsheim, vom Eggerbach geprägt. Der Bach wird von zwei Straßen gesäumt, daran schließen sich in geordneter Form giebelständige Wohnhäuser mit Nebengebäuden auf langgestreckten Grundstücken an. Meist bildeten Scheunen den baulichen Abschluss. Die daran anschließenden Obstgärten bereiteten den Übergang in die freie Landschaft vor.

Im Unterschied zum Ort Eggolsheim sind direkt entlang des Eggerbachs in der Ortsmitte Bachgärten vorhanden. Der Charakter ist damit dörflicher, die Ortsmitte wirkt wesentlicher grüner.

Einen großen Einfluss auf das spätere Wachstum des Ortes hatte die Eröffnung der Eisenbahnlinie von Nürnberg nach Bamberg im Jahr 1844,

Aber erst zwischen den Weltkriegen und vor allem danach entwickelten sich v.a. durch den Ausbau des Porzellanwerks Lindner, im Bereich der Bahnlinie neue Siedlungsbereiche.

Mit den Flüchtlingsbewegungen nach dem 2. Weltkrieg ergaben sich für Eggolsheim und Neuses stark wachsende Bevölkerungszahlen und somit die ersten bedeutenden Siedlungserweiterungen rund um die Altorte.

In Neuses erfolgte eine massive Siedlungserweiterung im nördlichen und nordöstlichen Bereich. Der 200 m östlich des Ortskerns von Neuses errichtete Bahnhof und das bereits 1938 eingerichtete Zweigwerk der Firma Lindner zog Arbeiter und somit auch neue Bewohner an, die sich in der Nähe der Arbeitsstätte niederließen. Auf der Ostseite der Bahnlinie entstand, parallel zu den Siedlungserweiterungen in Neuses, die sogenannte Bahnhofssiedlung.

„Zum Bahnhof gehörte ein Verladegebäude für Stückgut. In der Kunigundenstraße 7 wurde eine Säge mit Dampf betrieben. Eine eigene Bahnanlage ermöglichte „Kleintransporte“ vom Bahnhof zur Säge. Die Bahnhofstraße (Eisenbahnstraße?) weist stattliche Anwesen auf, unter anderem das „Sitzmann-Gebäude“ mit Industriebau (einst Standort für Hühnerfutterfabrikation).“

(Quelle: DEB Neuses a.d.Regnitz)

Mit dem Bau der BAB 73, Nürnberg-Bamberg und deren Erweiterung und Lückenschluss nach Thüringen als Folge der deutschen Wiedervereinigung, gewann die Nord-Süd-Achse verkehrstechnisch wieder eine überregionale Bedeutung. Neueste Gewerbeansiedlungen besonders aus dem Speditionssektor zeugen davon.

Der Ausbau des Medizintechnikbereichs auf der Achse Erlangen-Forchheim zum „Medical Valley“ bringt in jüngster Zeit auch für Eggolsheim weitere Bevölkerungszuwächse, die noch weitere Gewerbeansiedlungen nach sich ziehen können.

Außer dem Einzeldenkmal Lindner-Gebäude befinden sich im Untersuchungsgebiet keine weiteren Denkmäler.

Im erweiterten Umfeld, d.h. im Siedlungsbereich von Neuses und der Bahnhofsiedlung sind Bau- und Bodendenkmäler vorhanden. Vier Gebäude sind im historischen Ortskern von Neuses Einzeldenkmäler, darunter die katholische Filialkirche Beatae Mariae Virginis. Des weiteren gibt es einige weitere Kleindenkmäler (z.B. Stelen und Kreuze sowie technische Bauten wie Brücken, Schleusen und Mauern, die als Einzeldenkmäler ausgewiesen sind. Im Radius von ca. 500 m rund um das Lindner-Gebäude sind im südlichen und östlichen Bereich vier Bodendenkmäler gelistet, die Siedlungsspuren aus der Urnenfelderzeit und jüngeren Epochen aufweisen.

2.3 Lindner-Areal - Geschichte und Situation



Luftbild von Eggolsheim mit Lindner-Areal und Siedlungen im Hintergrund
Quelle: Markt Eggolsheim, undatiert

Das Lindner-Gebäude ist ein Einzeldenkmal in die Denkmalliste eingetragen (D-4-74-123-157) und mit folgender Beschreibung versehen: „Firma Lindner, Elektrotechnische Fabrik, langgestreckter dreigeschossiger Fabrikbau, verschiedene Baukuben mit flach geneigten Walmdächern, Fassaden verputzt, Eisenbetonkonstruktion, 1948“

Die Entstehung des Gebäudes und die Geschichte der Firma Lindner sind stark mit zwei Personen verknüpft. Auf der einen Seite mit dem Eigentümer und Betreiber des auf technische Keramik spezialisierten Betriebs Kurt Lindner (1877-1966) und mit dem Bauhaus-Schüler und Pionier des deutschen Industriedesigns Wilhem Wagenfeld (1900-1990), von dessen Entwürfen für Leuchten und Leuchtmittel zahlreiche bei Lindner produziert wurden. Sie fallen heute noch durch die einfache Formensprache, den hohen Gebrauchswert und ihre zeitlose Form auf. Einige davon werden bis in die Gegenwart immer wieder aufgelegt und nachproduziert. Die Zusammenarbeit mit der Firma Lindner erfolgte über eine lange Zeit von 1955 bis Anfang der 1970er Jahre. Die „Wagenfeldlampe“, ein Designklassiker aus der Bauhaus-Zeit, entstand dagegen bereits 1924 und steht nicht in Zusammenhang mit Eggolsheim und der Firma Lindner.

Über das Portal „wagenfeldleuchten.de“ kann die Vielzahl der Entwürfe, die von Lindner produziert wurden, eingesehen werden. Es handelt sich um 70 Leuchtentypen und 3 Leuchtmittel. Auf dieser Seite ist auch ein geschichtlicher Abriss der Firma Lindner hinterlegt, der hier wiedergegeben werden soll:



Logo der Firma Lindner
Quelle:
www.wilhelmwagenfeldleuchten.de



Von Wilhelm Wagenfeld für Lindner entworfene Lampen. WV 359, WV 346, WV 368
Quelle:
www.wilhelmwagenfeldleuchten.de

- 1901 Übernahm Kurt Lindner (*10. 3. 1877 in Großenhain, Sachsen; † 6. 4. 1966 in Eggolsheim, Bayern) die Leitung einer in Konkurs gegangenen Fabrik für elektrische Keramik (Sicherungen, Fassungen, Schalter usw.) in Jecha bei Sondershausen/Thüringen.
- Ab 1902 wurde die nun Lindner & Co. genannte Firma zur Spezialfabrik für elektrotechnische Erzeugnisse.
- 1913 Gründung der Firma Brunnquell & Co., hier wurden Rosetten, Lüsterklemmen, Porzellanleuchter, Armaturen, Pendelaufzüge für Leuchten, Abzweigringe und -dosen produziert.
- 1925 1100 Mitarbeiter.
- 1938 wird die Bamberger Niederlassung gegründet.
- 1946 Demontage durch die Sowjetunion.
- 1948 Betrieb wird Volkseigentum. Kurt Lindner (*27. 11. 1906 in Sondershausen; † 17. 11. 1987 in Bamberg) übersiedelt nach Eggolsheim bei Bamberg, das dort bereits bestehende Werk wird erweitert.

Ab 1955 beginnt Wilhelm Wagenfeld für Lindner Decken-, Wand-, Eck- und Spiegelleuchten zu entwerfen.

- Der Betrieb hat ca. 250 Mitarbeiter. Das Familienunternehmen wird von den Brüdern Dr. Kurt Lindner und Dr. Joachim Lindner geleitet.
- 1957 Decken-, Wand-, Eck- und Kellerleuchten. Die große Gartenleuchte (WV 361)
- Die Lindnerfassungen werden jetzt auch in sechs verschiedenen Farben hergestellt.
- 1958 Spiegelleuchten.
- 1959 Aussenwandleuchten (WV 371, 372), Deckenleuchten (WV 373, 374), Deco-Leuchten, Deco-Glühbirnen. (WV 375, 376)
- 1960 Spiegelleuchte (WV 380)
- 1961 Ausseneckleuchten (WV 382), Wandleuchten (WV 383, 384, 389, 390, 391, 392, 393), Eckleuchten (WV 385, 386), Spiegelleuchten (WV 387, 388)
- 1962 Leuchten für Aussen- und Innennutzung: Wand- oder Deckenleuchten (WV 394, 395), Wandleuchten (WV 396, 397)
- 1963 Aussenwandleuchte (WV 398), Wand- oder Hausnummernleuchten (WV 399, 400), Spiegelleuchten (WV 401, 402)
- 1964/65 Wandleuchten (WV 404, 405)
- 1970 Systralleuchtenserie (WV 405 bis 413)

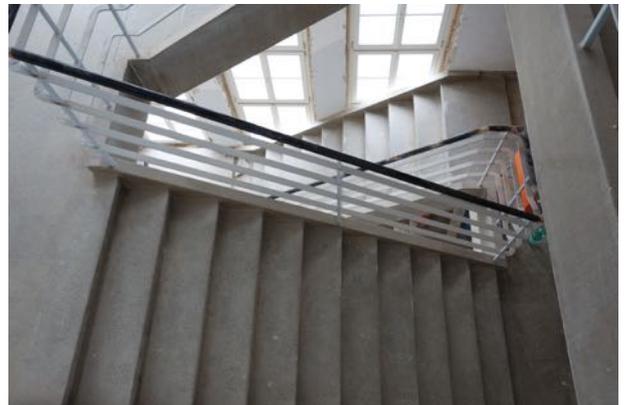
In den 70er Jahren spezialisiert sich die Firma Lindner auf Sicherungskeramik.

- 1997 Zusammenschluss mit Gould Shawmut
- 1999 Ferraz übernimmt die Gould Circuit Protection Group. Lindner wird Teil des Unternehmens.

(Quelle: <http://www.wagenfeldleuchten.de/lindner.htm>)

Nach mehreren Eigentumsübergängen wurden die Rechte, Formen und Produktionsmaschinen im April 2011 an die THPG (Thomas Hoof Produktgesellschaft) verkauft.

Diese lässt die Produkte an einem europäischen Produktionsstandort weiter herstellen. (Quelle: <https://www.produktgesellschaft.de/de/leuchten/lindner-licht-zweckleuchten.html>)



Lindnergebäude, ehemalige Produktionsräume und historisches Treppenhaus

Visualisierung der einstigen Bedeutung

Die Vielzahl der von Wagenfeld entworfenen Lampentypen, die die Firma Lindner produzierte, zeigt wie erfolgreich die Produkte in den 1950er und 60er Jahren waren. Auch heute noch sind sie noch oft in älteren Häusern vorhanden. Speziell der Entwurf WV 368 kann als Prototyp einer Kellerlampe gelten.

Die Wirkung, die die Firma Lindner durch die Massenproduktion der Entwürfe von Wagenfeld auf den Zeitgeist und die Entwicklung des Leuchtendesigns allgemein hatte, ist heute nicht mehr präsent.

Im Originalgebäude z.B. im historischen Treppenhaus, könnte daher die große Chance genutzt werden, zumindest an einigen öffentlich wirksamen Stellen die historische Bedeutung der Fabrikanlage vor Augen zu führen und den Charakter des Gebäudes der frühen 1950 Jahre stilgetreu zu inszenieren.



Stationsgebäude mit Anbaustellwerk, 2014
Quelle: www.bahnrelikte.net

2.4 Bahnhof Eggolsheim - Geschichte und Situation

Nach der ersten Eisenbahnstrecke von Nürnberg nach Fürth wurde 1841 ein Staatsvertrag zum Bau der „Ludwig-Süd-Nord-Bahn“ geschlossen. Diese sollte, ganz Bayern durchquerend, von Lindau bis Hof verlaufen und dort den Anschluss an die Strecke nach Leipzig finden.

Der Bahnhof in Eggolsheim wurde am 1. September 1844 eröffnet, 1848 konnte die Strecke zwischen Nürnberg und Hof dem Betrieb übergeben werden, erst 1854 wurde die Gesamtstrecke fertiggestellt.

Die heute vorhandenen Gebäude stammen aus den 1930er Jahren und stehen nicht unter Denkmalschutz.

„Das Stationsgebäude nebst Abortgebäude stammt aus dem Jahr 1932, während der Güterschuppen noch aus den Anfangsjahren der Strecke stammen dürfte. Das hölzerne Anbaustellwerk ging 1938 in Betrieb. Die Bedienung des Bahnübergangs der Bahnhofstraße und der Signale erfolgt nach wie vor per Hand.“ (Quelle: <http://bahnrelikte.net/bst/bst.php?id=96>)

Streckenausbau Verkehrsprojekt Deutsche Einheit VDE 8

„Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit VDE 8 erfolgt im Moment der viergleisige Ausbau zwischen Fürth und Bamberg. Dabei sollen viele der Unterwegshalte komplett an die zukünftige S-Bahnstrecke (VzG 5919) verlegt werden.“

(Quelle: <http://bahnrelikte.net/strecken/5900.php>)

Laut der Broschüre der DB ProjektBau GmbH „Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld Bauabschnitt Forchheim“ sind u.a. folgende Ausbaumaßnahmen geplant:

„Im gesamten Streckenabschnitt wird die Oberbauform auf Betonschwellengleis im Schotterbett vorgesehen. Die Strecke wird mit modernster Technik ausgerüstet, unter anderem werden die Oberleitungsanlagen komplett erneuert.

Im Bereich von Forchheim wird auch die parallel der Strecke verlaufende Bahnenergieleitung erneuert.

Die Trasse wird komplett auf elektronische Stellwerkstechnik (ESTW) umgerüstet. Stellwerksgebäude sind in Kersbach und Eggolsheim vorgesehen. Die Stellwerke in Forchheim und Eggolsheim gehen außer Betrieb.“

Übergang in das Eigentum des Marktes Eggolsheim

Die Stationsgebäude und das Bahnhofsareal wurden 2012 von der Marktgemeinde Eggolsheim für ca. 35.000 Euro ersteigert. Damit erhielt die Gemeinde die Planungshoheit im Umfeld des Lindnergebäudes.

Auswirkungen des Ausbaus

Der Ausbau der Bahnstrecke und die damit verbundenen Maßnahmen haben große Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet und die umliegenden Siedlungsteile. Es ist die wohl gravierendste Veränderung des Landschafts- und Wohnumfeldes seit dem Bestehen der Bahnlinie.

- Durch den kreuzungsfreien Ausbau der Bahnstrecke entfällt der vorhandene Bahnübergang für den motorisierten Verkehr
 - Die direkte Verbindung zwischen den Siedlungsbereichen Neuses und Bahnhofsiedlung mit dem Pkw ist nicht mehr möglich
 - Trotz der Unterführung für Fußgänger und Radfahrer entsteht auch durch den Lärmschutzwall mehr als nur eine Sichtbarriere, für die betroffenen Personen verschwindet die „andere Seite“ aus der Wahrnehmung
 - Die bis jetzt zuführenden Straßen (Bahnhofstraße / Eisenbahnstraße) werden zu Sackgassen. Wendeschleifen und Parkplätze entstehen an den Endbereichen.
 - Der ländliche Charakter weicht einer urbanen und eindeutig technisch geprägten Situation
 - Das Bahnhofsgebäude verliert nach Stilllegung des manuellen Stellwerks komplett seine Funktion
 - Durchgangsverkehr und Warteschlangen bei geschlossener Schranke entfallen, es ist mit einer gewissen Verkehrsberuhigung zu rechnen, die sich vor allem in der Eisenbahnstraße positiv auswirken kann
 - Die Parkplatzsituation wird sich auf der Ostseite durch den P+R Parkplatz verbessern
 - Die Parksituation auf der Westseite (Neuses) wird besser geregelt und geordnet, durch eine weitere Ausweisung von Parkraum im Bereich der Flächen um die noch bestehenden Bahnhofsgebäuden könnte eine weitere Verbesserung der Parksituation und eine allgemeine Aufwertung des Ortes erreicht werden



Stationsgebäude mit Anbaustellwerk, 2017
nördlich gelegenes Nebengebäude und
Lagergebäude

- Die Verlegung des Haltepunktes in südlicher Richtung kann für die Anrainer in der Bahnhofsiedlung eine weitere Absenkung der Lärmemissionsbelastung bedeuten

Weiterer Umgang mit dem Bahnhofsareal:

Allgemein

Siehe dazu auch Hinweise des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V., Kreisverband Forchheim unter 5.1.3

Hier stichwortartig zusammengefasst:
Besondere Bedeutung für Radverkehr, Bahnhof mit wichtiger Funktion, daher vor Lindnergebäude und Bahnhof große Anzahl von Fahrradstellplätzen mit Möglichkeit zur Erweiterung vorsehen, möglichst hohe Verkehrsberuhigung der Eisenbahn- und Bahnhofstraße

- Errichtung eines P+R Infopunkts zur Gemeindepräsentation, Bahnhofumfeld als Visitenkarte der Gemeinde, z.B. Hinweis auf Schleuse 94, einheitliche Radtouren- und Gaststättenempfehlungen
- Neueinrichtung von überdachten Fahrradstellplätzen

Mit Erhalt und Sanierung des Bahnhofsstationsgebäudes

- Bauen im Bestand sichert eine hochwertige Nutzung des Areals (z.B. Büronutzung)
- Wichtiger Teil der Wiedererkennbarkeit und Identität des Ortes und ein Stück Eisenbahngeschichte bleiben erhalten (Ludwig-Süd-Nord-Bahn)
- Sanierung und Umnutzung der Lagergebäude
- eventuell Ergänzungsbauten dazwischen

Ohne Erhalt der Gebäude des Bahnhofsareals

- Umwandlung des Areals in einen „Pocketpark“, ein Kleinerholungsbereich für Anwohner und Reisende sowie Schüler und Bedienstete des Lindner-Areals
- Im nördlichen Bereich Aufbau von vermietbaren überdachten Stellplätzen

Mögliche Maßnahmen:

- Modernisierungsgutachten für Bahnhofsareal
- Prüfung der oben aufgeführten Entwicklungsideen
- evtl. Gewerbe-Konferenz mit den Nutzern in der Nachbarschaft, Listung von Ideen und Einschätzung der Nachfrage
- Räume für Cluster Bildung- und Zukunftstechnologien rund um das Lindner-Areal
- Schaffung eines Kleinstparks zur Naherholung für die angrenzenden Nutzer und Bewohner

2.5 Wohnumfeld, öffentlicher Raum und private Freiflächen

Das Wohnumfeld im Untersuchungsgebiet wird durch fünf grundsätzlich unterscheidbare Freiflächenarten geprägt:

- Freiflächen Lindner-Areal
- Freiflächen Bahnhofsareal
- Öffentliche Flächen Bahnhofstraße Ostseite
- Ackerflächen Schottwiesen Ostseite
- Freiflächen auf privaten Grundstücken

Da aktuell bis auf die Freiflächen auf privaten Grundstücken alle Freiflächenarten entweder bereits verändert werden, Planungen dazu laufen oder Überlegungen anstehen, werden sich Aussehen und Qualität des Wohnumfelds deutlich wandeln.

Freiflächen Lindner-Areal

Nutzbare Freiflächen sind im West- und Südbereich vorhanden, während das Gebäude nördlich nahe an die Eisenbahn bzw. Bahnhofstraße und im Osten an die Bahntrasse angrenzt.

Diese Flächen wurden während der Zeit der gewerblichen Nutzung durch Lindner als Lager- und Verkehrsflächen genutzt und waren auch noch nach der Nutzung als Übergangsort für die Georg-Hartmann-Realschule komplett asphaltiert oder betoniert.

Aktuell wurden sie im Zuge der abschließenden Gebäudesanierung überplant, neu strukturiert und dienen zukünftig, ab Herbst 2017, als Erholungsfläche und Parkplatz für die Nutzer des Gebäudekomplexes.

(Siehe dazu Planunterlagen unter Punkt 3.1)

Freiflächen Bahnhofsareal / Unterführung

Die Freiflächen des Bahnhofsareals befinden sich rund um das Stationsgebäude und ziehen sich beginnend von der Bahnhofstraße entlang der Bahntrasse. Darauf befinden sich noch ein Schuppen und ein Lagergebäude. Die Freiflächen und alle Gebäude sind in schlechtem Zustand und sind momentan nicht nutzbar bzw. zumindest mindergenutzt.

Die gegenüber der Künigundenstraße befindliche Parkplatzfläche ist eine provisorische Einrichtung bis an dieser Stelle, zusammen mit der Schließung des Bahnübergangs eine Wendeschleife entsteht.

Insgesamt ist die Situation auf dem Bahnhofsareal ungeordnet, beeinträchtigt optisch negativ das Lindnergebäude, die Künigundenstraße und deren Umfeld.



Lindner-Areal, Situation im Juni 2015, mit Schulnutzung und komplett versiegelten Freiflächen



Lindner-Areal und Umfeld, Situation im August 2017: Neugestaltungsarbeiten der Freiflächen, Aufbau der Wendeschleife Bahnhof- / Eisenbahnstraße

Eine Überplanung ist dringend notwendig, um Gestaltqualität und Nutzbarkeit des Bereichs wieder herstellen zu können. Die Schaffung einer begrüneten und freundlichen Situation vor der neu entstehenden Unterführung wird dabei als überaus wichtig erachtet, damit der ehemalige Übergang weiterhin seine Aufgabe als „Verbindungspunkt“ zwischen den Siedlungsteilen wahrnehmen kann und nicht zu einem „Tunnel“ oder gar Angstraum wird.



Altes Buswartehäuschen bei der Bahnhofsiedlung, August 2017

Öffentliche Flächen Bahnhofstraße Ostseite

Im Bereich Bahnhofstraße/Rinnigstraße besteht bis dato eine Aufweitung des Straßenraumes mit einem innenliegenden Grünbereich samt Bushäuschen. Es ist der einzige „öffentliche Raum“ der Bahnhofsiedlung und bildet bis heute deren zentralen „Eingang“ über die Franken- und Rinnigstraße.

Über die Jahre hat es diese Funktion unter anderem durch den Wegfall der Ladengeschäfte und die verlorengegangene Gestaltqualität eingebüßt.



Neue Unterführung / P+R-Flächen

Mit der Neuorganisation des gesamten Bahnhofsumfelds durch den S-Bahnbau wird sich auch für diesen Bereich eine völlig neue Ausgangslage ergeben.

Die Bahnhofstraße wird faktisch zur Sackgasse für den motorisierten Verkehr und es entsteht eine völlig veränderte Situation der Straßen-„Verbindung“. Die neu entstehende Unterführung kann nur noch von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden.

Geplant und in Bau ist eine verlagerte Wendeschleife mit daran angeschlossenen P+R Parkplätzen auf den südlich gelegenen Flurstücken Flnrn. 1911- 1914.

Das bedeutet, dass auch dieser Bereich ein viel urbaneres Gepräge bekommen wird und deutlich in den gewerblichen Charakter des Lindner-Areals einbezogen werden wird.

Umso mehr sollte auch hier darauf geachtet werden, dass spiegelbildlich zur Ostseite, im Bereich der geplanten Fußgänger- und Radfahrer-Unterführung eine weitgehend begrünete, helle und gut beleuchtete Situation hergestellt wird.



Bauarbeiten für Unterführung und Wendeschleife bei der Bahnhofsiedlung, August 2017

Siehe zum Thema Unterführung auch Hinweise des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V., Kreisverband Forchheim unter 5.1.3

Spielplatz / Spielfläche

Auf der FlNr. 1839/1 befindet sich im westlichen Teil der Frankenstraße eine Grünfläche mit Kinderspielplatz. Im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Gesamtsituation sollte dieser gestalterisch aufgewertet werden.



Spielplatz Bahnhofsiedlung, FlNr. 1839/1

Ackerflächen Schottwiesen Ostseite

Dieser Bereich des Untersuchungsgebiets (Flurstücke 1907-1909) und darüber hinaus die weiteren Flächen bis zum Eggerbach ist nicht bebaut und bis dato bewirtschaftete Ackerfläche.

Östlich zur Bahnhofstraße hin haben sich straßenbegleitend oftmals schon mit Wohn- und Nebengebäuden bebaute Bereiche gedrängt.

Zur Siedlungsabrundung und auf Grund der hohen Nachfrage nach gewerblich nutzbaren Arealen zieht die Gemeinde die Bebauung dieser Flächen in Betracht.

Dabei könnte auch die Schaffung eines weiteren Gebäudekomplexes als Pendant zum Lindner-Areal in Erwägung gezogen werden.



Spielplatz Bahnhofsiedlung, FlNr. 1839/1

Freiflächen auf privaten Grundstücken

Im Untersuchungsgebiet befinden sich 14 mit Haupt- oder Nebengebäuden bebaute private Flurstücke mit Freiflächen. Diese sind überwiegend wie die Gebäude in einem guten und gepflegten Zustand. Sie werden zumeist als Garten-, Spiel- und Erholungsfläche genutzt. Es besteht hier kein Handlungsbedarf.

Für die Ausprägung und weitere Entwicklung des Untersuchungsgebiets spielen sie auch eine untergeordnete Rolle.

Fazit:

Das Untersuchungsgebiet wird durch drei ganz unterschiedliche Freiflächenarten geprägt.

- die großen Frei- und Parkplatzflächen um den Lindner-, Bahnhofsbereich und neu entstehend an der Bahnhofstraße
- die großen Ackerflächen im Süd-Osten
- die privaten Grün- und Freiflächen

Durch den Ausbau der Bahnstrecke verändern sich die Verkehrsflächen und -ströme komplett. Damit einher geht:

- Veränderung des Ortscharakters des Untersuchungsgebiets, das Gebiet wird urbaner
- Aufwertung und Nutzungsintensivierung der betroffenen Flächen
- Neugestaltung des Eingangs zur Bahnhofsiedlung
- Struktur der Bahnhofsiedlung selbst bleibt unberührt
- Verlegung des Haltepunkts trägt zur Verminderung der Lärmemission auf Höhe der Frankenstraße bei

Von einer in Zukunft weiteren intensivierten Nutzung der östlich der Bahntrasse gelegenen Freiflächen ist auszugehen.

Zustand von Gebäude, Wohnumfeld und Freiflächen

Anzahl Flurstücke
bebaut / versiegelt / unbebaut



Die Erhebungen vor Ort wurden über Begehungen durchgeführt. Dabei wurden Sachverhalte und Zustände von Außen aufgenommen und bewertet und in Datenblätter übertragen.

Die Erhebungen führten zu folgenden Ergebnissen:

- Im Untersuchungsgebiet wurden 35 Flurstücke getrennt betrachtet. Es wurden 17 bebaute Flurnummern, 12 versiegelte Flurnummern (z.B. Straßen) und 6 unbebaute Flurnummern (z.B. Äcker) betrachtet

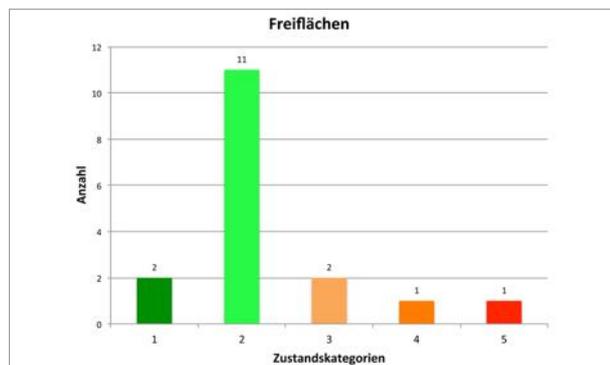
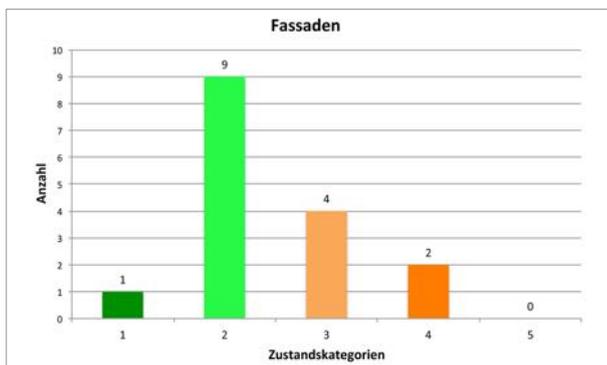
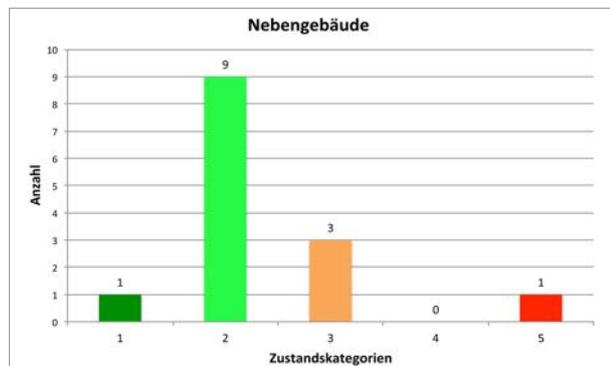
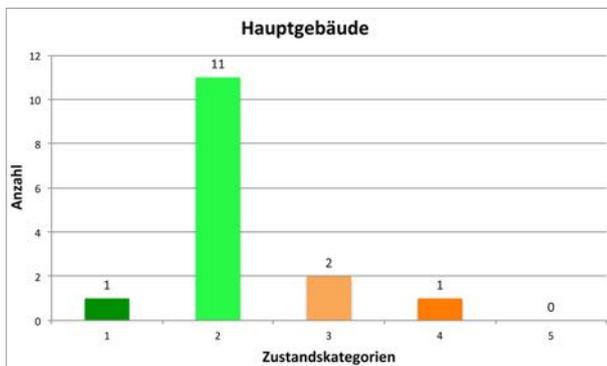
Flurstücke ohne Gebäude
Anzahl



Durch die Umstrukturierung des Bahnhofumfeldes auf der Ostseite der Bahn, geht die Zahl der offenen Ackerflächen auf 4 (große) Flurstücke zurück. Im Untersuchungsgebiet liegt zentral ein unbebautes Flurstück, Flnr. 1860.

Zustand und Bewertung

Wie die unten stehenden Grafiken zeigen, ist der Gesamtzustand des Untersuchungsgebiet überwiegend gut. Die Defizite konzentrieren sich im Wesentlichen auf den Bahnhof, das Bahnhofumfeld, den Ortseingang zur Bahnhofsiedlung und den Gebäudekomplex Rinnigstraße 3 sowie das Mehrfamilienwohnhäuser Rinnigstraße 14.



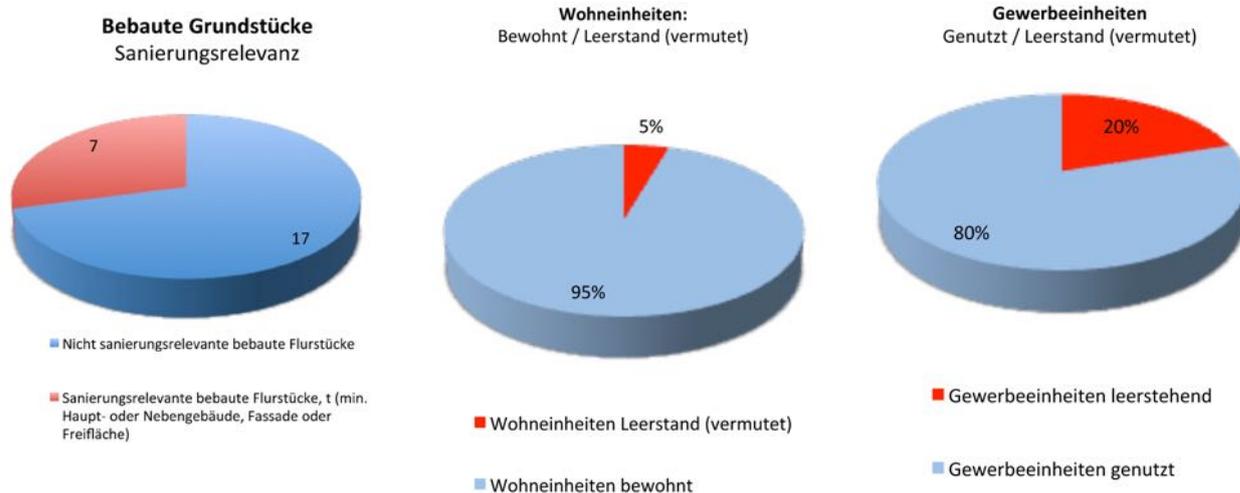
Auswertung der Erhebungsbögen:
Art und Zahl der Flurstücke, Zustände von Haupt- und Nebengebäuden, Fassaden und Freiflächen, (Grafik: M-S-H)

Von 24 bebauten Grundstücken wurden nur 7 in irgend einer Form als sanierungsrelevant eingestuft (mindestens ein Bauteil der vier Aspekte Fassade, Freifläche, Hauptgebäude, Nebengebäude ist sanierungsrelevant).

Bis auf wenige Ausnahmen sind die Schäden oder Defizite östlich der Bahnlinie nur mäßig und haben noch keine langfristig negativen Auswirkungen auf das Umfeld.

Durchschnittliche Wohneinheiten je Anwesen	1,38
Wohneinheiten insgesamt	22
Anwesen insgesamt	16

Auswertung der Erhebungsbögen:
Wohneinheiten je Anwesen
(Grafik: M-S-H)



Die meisten privaten Grundstücke und Gebäude im Untersuchungsgebiet und im weiteren Umfeld in der Bahnhofssiedlung wirken gepflegt und turnusmäßig in Stand gesetzt. Es überwiegen freistehende Einfamilienhäuser.

Auswertung der Erhebungsbögen:
Bebaute Grundstücke, Leerstände bei Wohn- und Gewerbeeinheiten
(Grafik: M-S-H)

Einschätzung Bahnhofsiedlung

Die Siedlung scheint in sich stabil, aber nicht erstarrt. Erfreulicherweise sind in kleinem Umfang immer wieder Bautätigkeiten im Gange. Daraus ergibt sich auch der beobachtete sehr geringe Leerstand bei den Wohneinheiten für den im Untersuchungsgebiet vor allem der Bereich der Bahnhofsiedlung verantwortlich ist.

Der Anteil der leerstehenden Gewerbeeinheiten (Bahnhof und Ladengeschäft Rinnigstr 3) ist mit 2 Einheiten sehr gering. Die Mindernutzung der Gewerbebauten, ebenfalls Rinnigstraße 3, kann aber in Zukunft noch zu Problemen führen.

Fazit

Nach Umsetzung der Umbau- und Neustrukturierungsmaßnahmen im östlichen Untersuchungsbereich, sind daher auch im weiteren Umfeld der Bahnhofsiedlung keine weiteren städtebaulich relevanten Sanierungstatbestände zu erwarten.

2.6 Ökonomische und ökologische Bedeutung, Vernetzung

Die beiden zentralen Bereiche im Untersuchungsgebiet, der Bahnhof und das Lindner-Areal, sind die historisch bedeutsamen Keimzellen für die wirtschaftliche Entwicklung von Eggolsheim.

„Zum Bahnhof gehörte ein Verladegebäude für Stückgut. In der Kunigundenstraße 7 wurde eine Säge mit Dampf betrieben. Eine eigene Bahnanlage ermöglichte „Kleintransporte“ vom Bahnhof zur Säge. ... Gegenüber dem Bahnhofsgebäude finden sich Reste des ehemaligen Betonwerks.“ (Quelle: Denkmalpflegerischer Erhebungsbogen, Dr. Thomas Büttner, Andrea Lorenz).

Mit dem zuerst errichteten Zweigwerk der Lindner-Werke und ab 1948 mit der Errichtung des Hauptsitzes in Eggolsheim erreichte die Industrialisierung Eggolsheim. In der Folge des Zuzugs vieler Arbeitskräfte entstanden auf ehemaligen Ackerfluren rund um Neuses und Eggolsheim neue Siedlungen. Die Arbeitsstrukturen und Betriebe sind meist nicht mehr dieselben, aber die Bewohner der Häuser sind geblieben.

Nach dem Niedergang der Firma Lindner und dem starken Anstieg des privaten Individualverkehrs verlor der Standort seine einstige Bedeutung.

Durch die Situation, dass mittlerweile die meisten alternativen Gewerbestandorte erschlossen und belegt sind, bietet sich die Möglichkeit diesen historischen Gewerbestandort und dessen Umfeld neu zu definieren und zu beleben.

In Zukunft werden hier keine Produkte mehr hergestellt, sondern es soll „Wissen produziert“ werden. Und einmal mehr stellt die Bahnverbindung mit der S-Bahn-Taktung die wichtigen infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zur Verfügung.

Die vielfältigen Aspekte der Revitalisierung des Umfeldes Lindner und Bahnhof Eggolsheim wurden bereits in Stellungnahmen des Büros Meyer-Schwab-Heckelsmüller GbR vom Dezember 2015 und November 2016 beleuchtet.

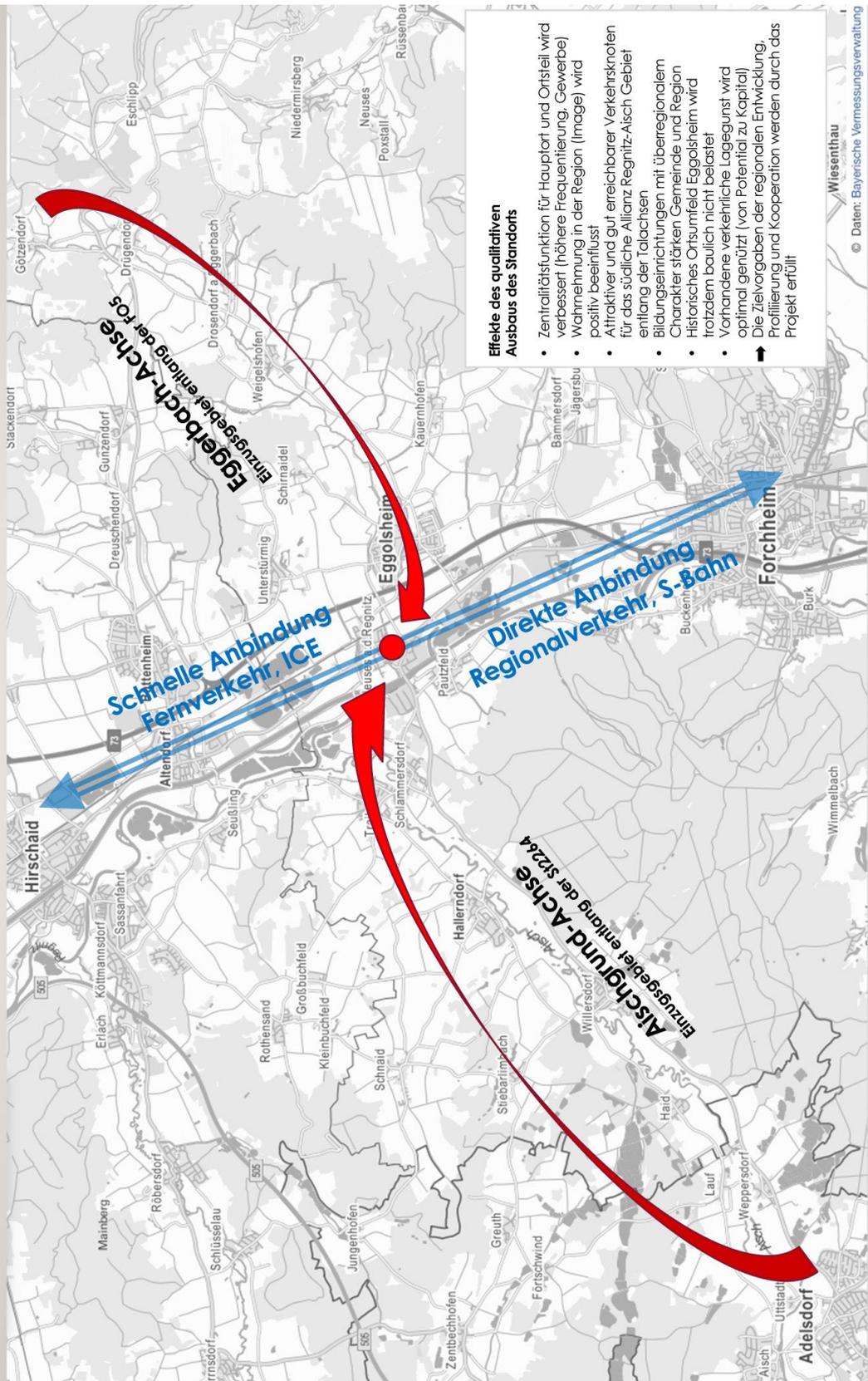
Durch die Revitalisierung und Weiterentwicklung des Standortes Lindner/Bahnhof Eggolsheim können folgende Faktoren entwickelt oder gestärkt werden:

Ökonomische Aspekte

- Beseitigung eines sehr großen Gewerbeleerstands
- Erhalt und Neunutzung eines Industriedenkmal

Markt Eggolsheim: „Lindner-Areal“ – (Mehr als) Revitalisierung einer Industriebrache

Umfeld „Lindner-Areal“ - Attraktiver Anschlussknoten für Ort, Gemeinde und Region



Übergeordnete Aspekte der Revitalisierung der Industriebrache „Lindner“, Nov. 2016 (Grafik: M-S-H)

- Einfluss und Ausstrahlung des Gewerbestandortes auf angrenzende Ortsteile (Neuses, Eggolsheim etc.) und über die Gesamtgemeinde hinausgehend (Aischgrund-Achse, Eggerbach-Achse) auf Arbeitsplatz, Wohnstandort und weitere Gewebestruktur
- Ansiedlung „verwandter“ Branchen wahrscheinlich
- Clusterung weiterer verwandter Gewerbesparten (E-Mobilität, Schulen, Schulungen), um den Standort Lindner trägt zur Profilierung des Standortes bei

Ökologische Aspekte

- Standort erhält durch S-Bahnanschluss einen sehr großen Einzugsbereich
- Entwicklung als Schulstandort hat keine unmittelbar negative Auswirkung auf Verkehrsbelastung und vorhandene Ortsstruktur am Standort
- Die starke Nachfrage nach Gewerbeimmobilien kann durch Revitalisierung bereits bestehender Areale kompensiert werden. Grüngürtel Eggolsheim bleibt erhalten
- Betriebe aus dem Bereich Klimaschutz, E-Mobilität, intelligente Energieversorgung haben langfristiges Wachstumspotential und beeinflussen auch das Image der Gemeinde positiv
- Projektkooperationen vor Ort sind möglich (z.B. Schule - Pflegeeinrichtungen, Naturstrom AG - Netzausbau Stromtankstellen, etc.)

Vernetzung

- Kombination der Entwicklungsziele Eggolsheim / Neuses
- Die Bedeutung der Kommune in der regionalen Bildungslandschaft wird deutlich gestärkt
- Projekte der Jugendbildung (Fachschulen) und Jugendpflege (Faulenzer) ergänzen sich gegenseitig.
- Die geplante Erweiterung des Pflegeangebots im Ort Eggolsheim passt zur Einrichtung der Berufsfachschule für Altenpflege der SenioVita Schulen im Lindner-Gebäude. Weitere Synergien können daraus entstehen.
- Verbesserung der Anbindung des Ortes Eggolsheim durch höhere Attraktivität des S-Bahn-Anschlusses und durch verbesserte Erreichbarkeit durch Ausbau des Fuß- und Radweges

Siehe zum Thema Anbindung/Vernetzung auch Hinweise des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V., Kreisverband Forchheim unter 5.1.3

Hier stichwortartig zusammengefasst: Schaffung eines Radroutennetzes (bestehend aus Radwegen und verkehrsarmen Straßen), Verbindung Ortskern - Bahnhof ist wichtig, Schul- und Arbeitswegfunktion, nördlich der St2264 Vorschlag zur Anlage eines Fahrradstraße durchgängig unter Unterführung hinweg und bis St2244 fortgesetzt.

Die Hauptentwicklungsziele des Ortes Eggolsheim werden durch Maßnahmen im Bereich Lindner/Bahnhof gefördert und unterstützt.

3. BESTEHENDE PLANUNGEN UND VORGABEN

3.1 Lindner-Areal, Sanierung von Gebäude und Freiflächen



Das Interesse am Standort ging nach mehreren Eigentumsübergängen über die Jahre zusehends verloren. Nach dem Übergang der Rechte an die THPG (Thomas Hoof Produktgesellschaft) 2011, wurden auch die Formen und Produktionsmaschinen vom Standort Eggolsheim entfernt und der schleichende Niedergang hatte seinen Endpunkt mit dem Leerstand erreicht



Nach der Ersteigerung des Lindner-Gebäudes und der umgebenden Grundstücke durch die Marktgemeinde im Jahr 2012 wurde der Baukomplex für ca. 1,6 Mio. Euro so weit saniert und ertüchtigt, dass er wieder gewerblich vermietet werden konnte. Als idealer Zwischennutzer war u.a. die Forchheimer Georg-Hartmann-Realschule von 2014 bis 2016 Mieter eines Teilbereichs der Flächen. Die gute Eignung des Standorts auch für eine Bildungseinrichtung konnte dadurch erwiesen werden, der Markt Eggolsheim konnte vertiefte Erfahrungen sammeln.



Im südlichen Bereich wurden die vorhandenen Flächen (Schottwiesen) in Parzellen für Einfamilienhäuser aufgeteilt und bis dato überwiegend bebaut.



Trotz der Ertüchtigung des Gebäudes im Inneren blieb auf dem Areal und im Umfeld der Eindruck der improvisierten Nutzung erhalten. Dafür waren eine Vielzahl von Faktoren verantwortlich. Besonders der ungestaltete und komplett asphaltierte Hofbereich bereitete mehrfach Probleme:

- keine geordnete Parksituation möglich
- keine Grünflächen vorhanden
- keine Aufenthaltsflächen vorhanden
- Übergang zum Wohngebiet abrupt und ungeordnet
- Weitere Parkmöglichkeiten boten sich erst auf einer Brachfläche im Bahnhofsvorbereich dadurch Konkurrenzsituation mit P+R Parkplatznutzern und Anwohnern

Lindner-Areal, Situation im Juli 2017, in der Umbau und Sanierungsphase: Freiflächenneugestaltung, Beispiel Schulungsraum Beispiel Büroraum, Dachgeschoss

Das eindeutige Ziel war durch eine Komplettsanierung eine dauerhafte Aufwertung des Standorts und des Umfeldes zu erreichen und somit die Chancen auf langfristige Mietverträge deutlich zu erhöhen.

MARKT EGGOLSHEIM

Lindner-Areal | Revitalisierung einer Industriehalle

Entwurf



Adler & Olesch Landschaftsarchitekten GmbH



Maßstab 1:200 | 03.02.2017

Plan zur Revitalisierung der Industriehalle
(Planung Adler & Olesch, Nürnberg, Quelle:
Markt Eggolsheim)



Sanierungsarbeiten bei Lindner-Gebäude
und Freiflächenareal, August 2017

Quelle: <http://www.nordbayern.de/region/forchheim/darum-geht-senivita-nach-eggolsheim-1.5496261>

Siehe dazu auch Hinweise des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e.V., Kreisverband Forchheim unter 5.1.3

Hier stichwortartig zusammengefasst:
Besondere Bedeutung für Radverkehr, Bahnhof mit wichtiger Funktion, daher vor Lindergebäude und Bahnhof große Anzahl von Fahrradbastellplätzen mit Möglichkeit zur Erweiterung vorsehen, möglichst hohe Verkehrsberuhigung der Eisenbahn- und Bahnhofstraße

Nachdem die möglichen Mieter Diakonie und Caritas nicht zusagten, kam mit der SeniVita Unternehmensgruppe ein 20-Jahres Vertrag zustande, die ihren bisherigen Schulstandort mit einer Fachoberschule und Altenpflegeschule in Ebermannstadt zum Schuljahr 2017/2018 aus unternehmerischen Gründen nach Eggolsheim verlegte.

Parallel konnten mit der Naturstrom AG und der SAM Coating weiterer Ankermieter gefunden werden, die große Bereiche des Gebäudekomplexes nutzen.

Ein Teilbereich des Dachgeschosses ist noch nicht vermietet und wird lediglich technisch saniert.

Auf den Freiflächen sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- Aufenthaltsbereiche mit teilweiser Überdachung und Pergola
- Parkplatzflächen
- Fahrgasse mit Anlieferungszone
- Grünflächen mit Fußwegen und Baumbestand
- Cafeteria-Gebäude mit Außenbereich

Stärken

- Industrieleerstand wird (dauerhaft) beseitigt
- Die Neugestaltung der Außenanlagen ist für die Nutzer und Mieter ein wichtiger Standort- und Qualitätsfaktor
- Die Neugestaltung hat positive Ausstrahlung und wertet das Umfeld auf
- Die Gesamtwahrnehmung der Siedlungsbereiche Bahnhofsiedlung und besonders Neuses wird deutlich verbessert
- Stärkung des Schulstandortes Eggolsheim
- Der Übergang zur direkt angrenzenden Wohnsiedlung Schottwiesen ist jetzt gestalterisch geklärt
- Dauerhafte kommunale Einnahmequelle

Schwächen

- Große Freiflächenbereiche mussten wegen einem am Standort produzierenden Mieter aus logistischen Gründen versiegelt werden.
- Bei der Neugestaltung der Innenbereiche flossen historische Komponenten des Standortes und dessen Geschichte nicht ein. Der Aspekt, dass hier Produkte eines der Pioniere des Industriedesigns, Wilhelm Wagenfeld, gefertigt wurden, die den Geschmack und das Erscheinungsbild der Nachkriegsgeneration geprägt haben, ist nirgends erfahrbar oder nachvollziehbar
- Eine direkte Fußwegeverbindung zum historischen Ortskern und zum Gewerbegebiet „Weinhütten“ ist nicht vorhanden

Chancen

- Initialzündung für Neugestaltungen im Umfeld
- Attraktivität des Standorts und der Wohnflächen im Umfeld steigt
- Mögliche Erweiterungsflächen im Umfeld (auf Gemeindegebiet Neuses und Eggolsheim) sind vorhanden.
- Eine Clusterbildung aus verwandten oder sich ergänzenden Bereichen ist wünschenswert (Gesundheits- oder Energiebranche)
- Ein vertiefter historischer Bezug zu Gebäude und Produkten kann noch integriert werden (Lampen z.B. im historischen Treppenhaus, Infotafeln)

Risiken

- Durch insgesamt sehr gute Rahmenbedingungen nur geringe Risiken vorhanden

Fazit

Die Revitalisierung des Lindner-Gebäudes und der Freiflächen ist insgesamt ein sehr gelungenes und beispielhaftes Projekt für die Neunutzung eines Industriedenkmals. Die Nutzungen passen ins Gebäude und sind für die Lage passend. Die Neunutzung kann das gewachsene Umfeld positiv beeinflussen.

Im Zuge dieser Maßnahme sollten weitere mindergenutzte oder leerstehende Areale in direktem Umfeld in Neuses (z.B. Kunigundenstraße 1 / FINr. 525 und Eisenbahnstraße 18 / FINr. 522) schwerpunktmäßig in Entwicklungs- oder Sanierungsmaßnahmen eingebunden werden.

Bei der Entwicklung eines weiteren Gewerbegebiets auf der Ostseite der Bahnlinie muss unbedingt die städtebauliche Dominanz des Lindnergebäudes und die bestehende Nutzerzusammensetzung beachtet werden.

3.2 Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld und Bahnhofsareal

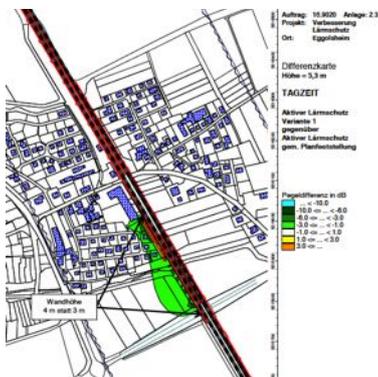
Im Untersuchungsgebiet Lindner/Bahnhof Eggolsheim befindet sich die Fernbahnstrecke Nürnberg-Berlin. Im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 gehört der Bereich Eggolsheim zur Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld, VDE 8.1. Im Bauabschnitt Forchheim-Eggolsheim wird die bestehende zweigleisige Strecke auf vier Gleise erweitert, so dass auf zwei Gleisen in Zukunft Geschwindigkeiten bis 230 km/h möglich sein werden. Diese Baumaßnahme beinhaltet des weiteren:

- Der Haltepunkt Eggolsheim wird nach Süden auf Höhe des Lindner-Areals verlagert. Er erhält Mittelbahnsteige, an denen die S-Bahnen halten. Der historische Bahnhofstandort geht außer Betrieb
- Das manuelle Stellwerk wird außer Betrieb genommen und digital gesteuert (Stellwerk im Bahnhof funktionslos)
- Entsprechend dem Lärmschutzgutachten entstehen Lärmschutzwände entlang der Siedlungsbereiche
- Der beschränkte Bahnübergang wurde entfernt, es entsteht eine Unterführung für Fußgänger und Radler
- Es entsteht ein Bahnhof Eggolsheim-Süd, an dem die Strecke um zwei Überholgleise erweitert wird.

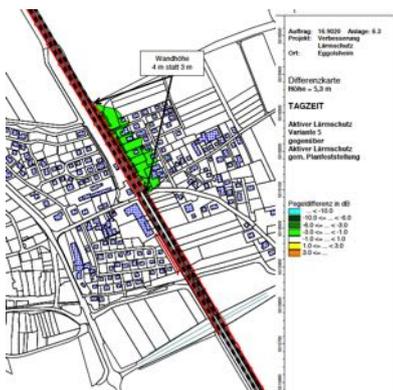
Diese enormen Bau- und Umstrukturierungsmaßnahmen haben große Auswirkungen auf das verkehrliche, städtebauliche und soziale Gefüge, aus denen sich Chancen und Risiken ergeben.

Chancen

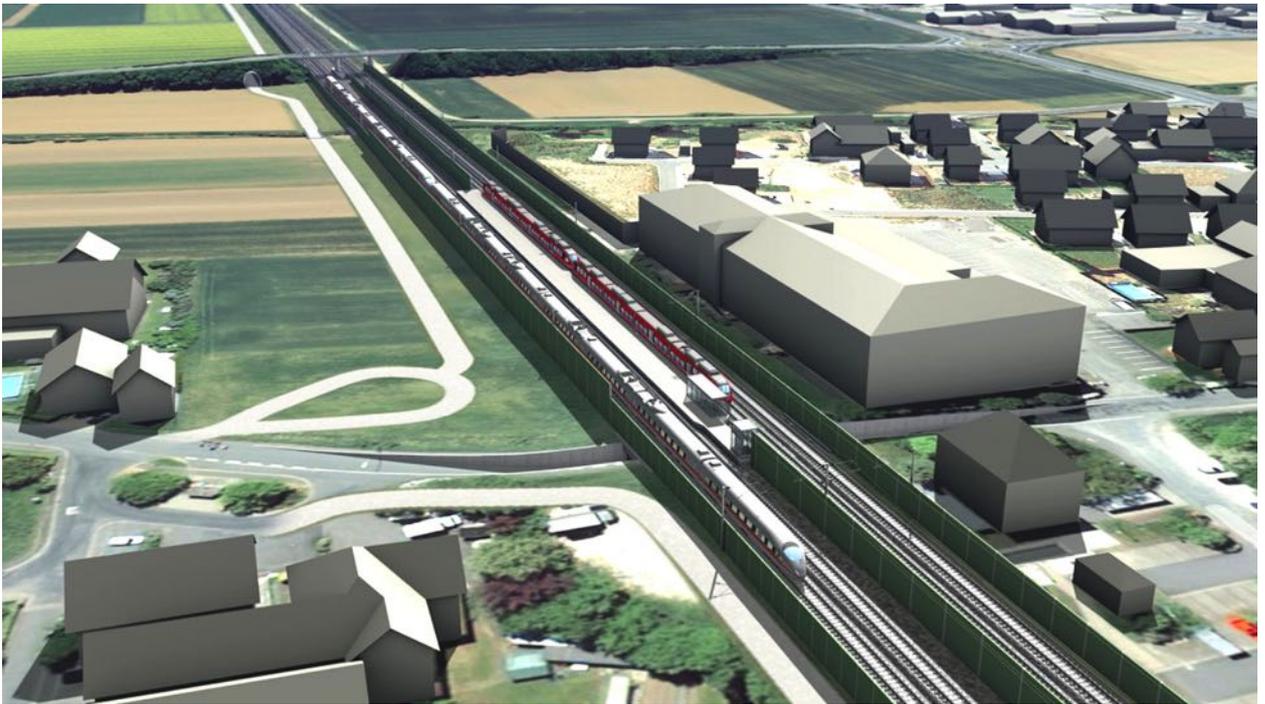
- Die baulich und gestalterisch vernachlässigte Situation auf dem Bahnhofsgelände kann bereinigt und neuen Nutzungen zugeführt werden
- Durch den kreuzungsfreien Ausbau der Bahnstrecke entfällt der vorhandene Bahnübergang für den motorisierten Verkehr
- Die bis jetzt zuführenden Straßen (Bahnhofstraße / Eisenbahnstraße) werden zu Sackgassen. Wendeschleifen und Parkplätze entstehen an den Endbereichen
- Der Durchgangsverkehr und die Warteschlangen bei geschlossener Schranke entfallen. Es ist mit einer gewissen Verkehrsberuhigung zu rechnen, die sich vor allem in der Eisenbahnstraße positiv auswirken kann.
- Die Parkplatzsituation kann sich auf beiden Seiten durch die P+R Parkplätze verbessern



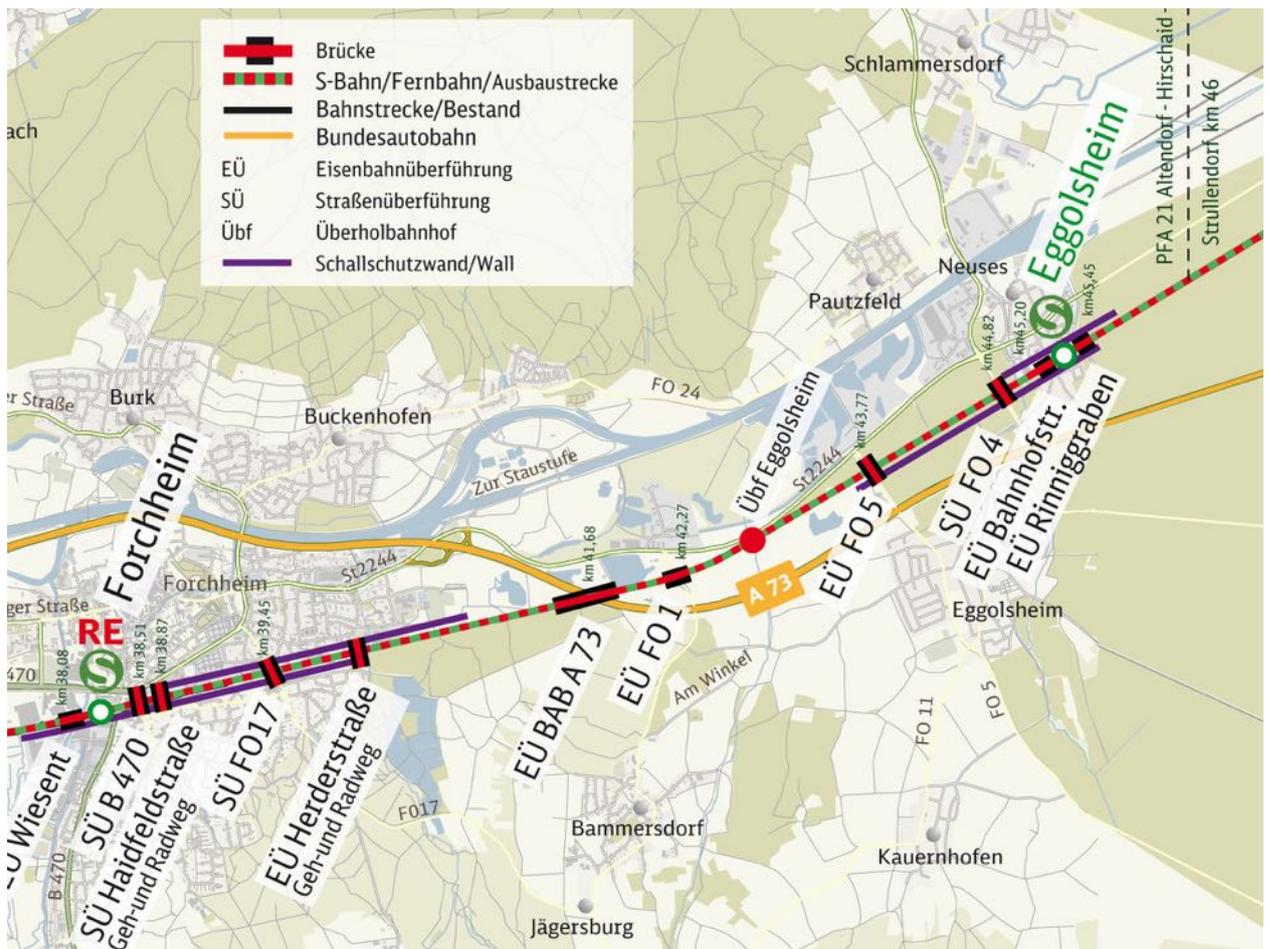
Bereich Schottwiesen: Verbesserung des Lärmschutzes bei Erhöhung der Wandhöhe von 3 auf 4m
(Quelle: IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth, Bericht 16.9020-b01, 20.12.2016)



Bereich Bahnhofsiedlung: Verbesserung des Lärmschutzes bei Erhöhung der Wandhöhe von 3 auf 4m
(Quelle: IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth, Bericht 16.9020-b01, 20.12.2016)



Visualisierung der neuen Situation am Bahnhof Eggolsheim mit nach Süden verlegtem Haltepunkt und der Unterführung für Fußgänger- und Radfahrer
 Quelle: Broschüre der DB ProjektBau GmbH, Großprojekt VDE 8



Streckenführung und Änderungen an der Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld
 Quelle: Broschüre der DB ProjektBau GmbH, Großprojekt VDE 8

- Durch eine Erweiterung der Parkierungsflächen könnte Parkdruck aus den Anwohnerstraßen genommen werden
- Die Parksituation auf der Westseite (Neuses) kann besser geregelt und geordnet werden. Es kann eine allgemeine Aufwertung des Ortes erreicht werden
- Durch den neuen Lärmschutzwall können die Lärmemissionen in den direkt angrenzenden Siedlungsbereichen abgesenkt werden
- Die Verlegung des Haltepunktes in südlicher Richtung kann für die Anrainer in der Bahnhofsiedlung eine weitere Absenkung der Lärmemissionsbelastung bedeuten
- Der neu gestaltete Haltepunkt erhöht die Nutzungsqualität und die „Erfahrung des Ankommens“ in Eggolsheim, Imageverbesserung

Risiken

- Der ländlich geprägte Charakter weicht einer urbanen und eindeutig technischer geprägten Situation
- Durch den Lärmschutzwall entsteht eine Sichtbarriere zwischen den Siedlungsbereichen. Für die betroffenen Anwohner ist die „andere Seite“ nicht mehr wahrnehmbar. Diese „Sichtschranke“ kann die neue Verbindung für Fußgänger und Radfahrer alleine nicht kompensieren
- Die Unterführung kann einen Angstraum darstellen
- Die direkte PKW-Verbindung zwischen den Siedlungsbereichen Neuses und Bahnhofsiedlung ist nicht mehr gegeben.

Fazit:

Für die Siedlungsbereiche Bahnhofsiedlung und Neuses handelt es sich um die tiefgreifendsten Veränderungen seit dem Bau der Bahnstrecke und des Lindner-Gebäudekomplexes.

Es gilt nach der Umsetzung der übergeordneten Planungen durch die Bahn die Identität und Attraktivität der Siedlung wieder herzustellen bzw. zu verbessern

Die Vorbereiche der Unterführungen müssen attraktiv und hochwertig gestaltet werden.

Nach dem Verlust des Vorplatzes zur Siedlung (Umfeld Bushäuschen) sollte die Eingangssituation zur Bahnhofsiedlung dringend neu gestaltet werden.

3.3 Ortsentwicklung und Dorferneuerung in Neuses

Dorferneuerung

In Zusammenarbeit der Marktgemeinde Eggolsheim mit dem Amt für Ländliche Entwicklung, Bamberg konnte für den Ortsteil Neuses an der Regnitz ein Dorferneuerungsprozess gestartet werden.

Seit Oktober 2014 wurden in vier Arbeitskreisen und mit Begleitung durch die Landschafts- und Stadtplanerin Sonja Pelz-Lindner Ideen und konkrete Pläne zur Neugestaltung des gesamten Siedlungsbereichs, in erster Linie aber für den historischen Ortskern entwickelt.

Es besteht die Besonderheit, dass das Lindner- Areal, der Bahnhof Eggolsheim und die sogenannte Bahnhofsiedlung zur Gemarkung Eggolsheim gehören und somit nicht nur rechtlich sondern auch inhaltlich an den Hauptort Eggolsheim angebunden sind. Fördertechnisch ist dieser Bereich somit auch an die Städtebauförderung angedockt. Die Ziele und Projekte sind inhaltlich koordiniert und ergänzen sich gegenseitig, die beiden Handlungsbereiche überschneiden sich aber nicht.

Die Pläne zur Ortsentwicklung Neuses sehen neben der Platzgestaltung vor allem auch eine bessere Erlebbarkeit des Eggerbaches vor.

Im weiteren Umgriff wurde in den Vorplanungen auch im Bereich des Bahnhofs und des Lindner-Areals eine deutlich intensivere Durchgrünung und verbesserte Wegeführung vorgeschlagen. Diese Begrünung wird auf dem Lindnerareal im Rahmen der Freiraumneugestaltung bereits umgesetzt.

Bei weiteren Planungen sollte auch das Bahnhofsareal und der Bereich vor der Unterführung intensiv durchgrünt werden, um vor dem Durchgang eine möglichst freundliche und einladende Atmosphäre zu schaffen und somit auch die Akzeptanz zu erhöhen.



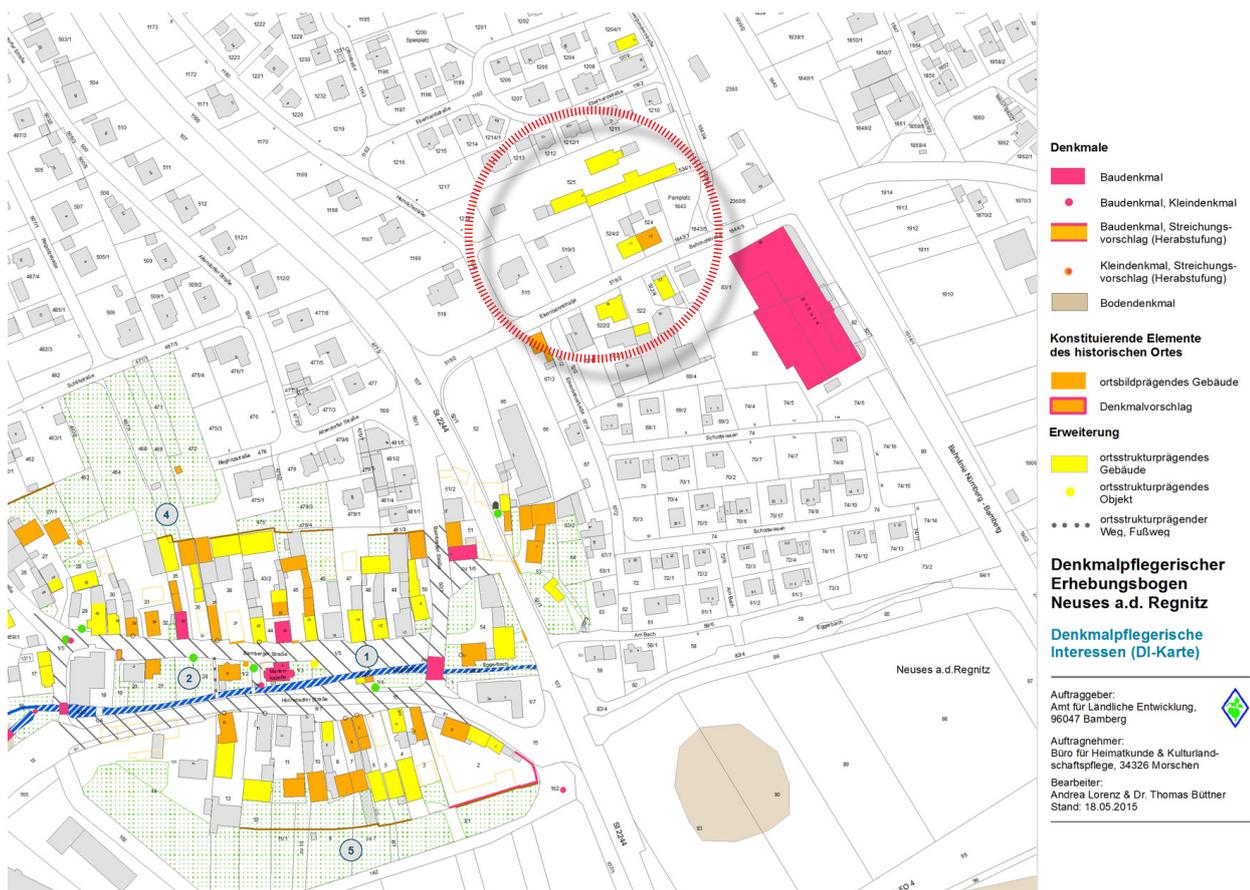
Neuses, historisches Ortszentrum, Gestaltungsvorschlag (Sonja Pelz-Lindner, Landschaftsarchitektin, Bamberg)



VLE /ALE Bamberg, Dorferneuerung Neuses, Abgrenzung der Einzelmaßnahmen, Planausschnitt (Sonja Pelz-Lindner, Landschaftsarchitektin, Bamberg, Ingenieurbüro Sauer+Harrer, Eggolsheim)



Neuses, Vorbereitungsphase Dorferneuerung, „So könnte Neuses aussehen“, Ausschnitt Bereich Lindner (Sonja Pelz-Lindner, Landschaftsarchitektin, Bamberg)



Denkmalpflegerischer Erhebungsbogen, Neuses a.d. Regnitz, Denkmalpflegerische Interessen, Ausschnitt
(Quelle: Büro für Heimatkunde & Kulturlandschaftspflege, Morschen)

Denkmalpflege

Der Denkmalpflegerische Erhebungsbogen weist vor allem im historischen Ortskern von Neuses denkmalpflegerische Interessen und Schwerpunkte aus. Im Umfeld des Einzeldenkmals Lindner sind die Gebäude Eisenbahnstraße 11, 14 und 20 sowie die Gebäude auf dem Grundstück Kunigundenstraße 1 als „ortstrukturprägend“ ausgewiesen (siehe umseitig, eingekreister Planbereich).

Gleichzeitig weisen besonders diese Areale große Nutzungsdefizite auf und beeinträchtigen das Ortsbild und das Umfeld Lindner durch ihren schlechten oder vernachlässigten Gesamtzustand. Mittelfristig sollten die Grundstücke neu geordnet werden.

Flächen aus der Flurnummer 522 könnten zur Erweiterung des Lindnerareals dienen. Für die Flurnummer 525 ist eine Nachverdichtung anzustreben.

3.4 Gewerbeflächen südlich der Bahnhofsiedlung

Die Marktgemeinde Eggolsheim beabsichtigt auf Grund der großen Nachfrage nach Gewerbeflächen im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ein Baugebiet mit Gewerbe- und Wohnparzellen auszuweisen. Dazu wurden durch das Büro Wittmann Valier und Partner GbR, Bamberg, bereits Entwurfsvarianten ausgearbeitet, denen ein Immissionsberechnung zu Grunde liegt.

Durch die hohe Geräuschemission der Bahnstrecke, auf der zukünftig auch Züge mit Geschwindigkeiten bis zu 230 km/h fahren dürfen, ergibt sich trotz Lärmschutzwall ein relativ breiter Streifen entlang des Bahndamms, auf dem die zulässigen Pegelwerte selbst für Gewerbenutzungen zu hoch sind und der somit unbebaut bleiben müsste.

Die drei im Umgriff gleichen Varianten unterscheiden sich nur geringfügig in der Aufteilung und Andordnung der Flächen sowie damit verbunden durch unterschiedliche Erschließungswege.

Das Konzept 1A verfolgt dabei eine klare Linie in der Aufteilung und Abgrenzung der Gewerbe- und Wohnflächen und erscheint den Berichtsverfassern als städtebaulich verständlichste Lösung.

Der gewachsene Charakter der Wohnsiedlung (ruhig, beschaulich, in sich abgeschlossen) würde durch dieses Vorhaben stark verändert. Die im Plan möglichen Gebäudedimensionen entsprechen beinahe den Größenverhältnissen des Lindnerkomplexes (v.a. beim Konzept 1A). Aus Gründen der Maßstäblichkeit und Orientierung sollten alle neuen Gebäude sich in ihrer Ausdehnung und vor allem ihrer Höhe deutlich dem Lindner-Gebäude unterordnen. Ackerflächen mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit sind durch dieses Vorhaben betroffen. In jeden Fall ist auf möglichst geringe Flächenversiegelung zu achten.

LAGEPLAN MIT IMMISSIONSBERECHNUNG



Lageplan mit Immissionsberechnung aus dem Bebauungsplan Erweiterung Bahnhofsiedlung (Quelle: Büro Wittmann Valier und Partner GbR, Bamberg)

Siehe dazu auch Hinweise des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege unter Punkt 5.1.2

Hier stichwortartig zusammengefasst:

Bodendenkmalpflegerische Belange

Bei Bautätigkeiten im Untersuchungsbereich der VU wird auf Grund der hohen Denkmaldichte mit dem Auffinden von Bodendenkmalen gerechnet, v.a. auf bislang unbebauten Flächen wie Fl.Nr. 1903 bis 1914 sowie 1839/1 1840/1 und 1860 Gmkg. Eggolsheim. Weitere Planungsschritte sollten dies berücksichtigen.

Bodeneingriffe sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Mögliche Verlängerungen der Umsetzungszeit für qualifizierte Ersatzmaßnahmen wie Überdeckung oder Ausgrabung sind im Vorfeld zu berücksichtigen.

Siehe zum Thema auch Hinweise des Landesamtes für Umweltschutz, Augsburg aus der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange unter Kapitel 5.1.1

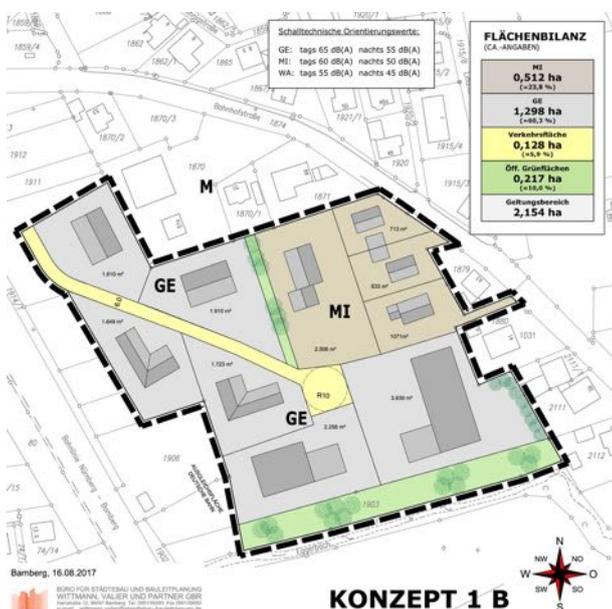


Stärken

- Abrundung des Siedlungsbereichs Bahnhof-siedlung
- Integrierter Standort, Gewerbeflächen In der Nähe von bereits bestehenden Gewerbeansiedlungen

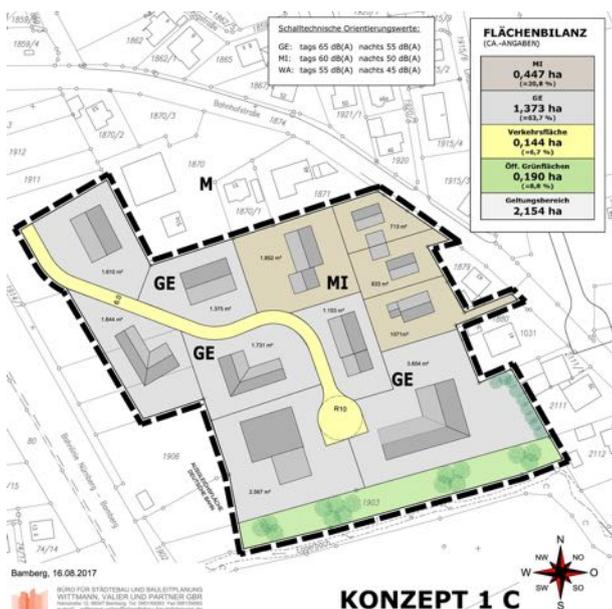
Chancen

- Mögliche Erweiterungsflächen für bestehende Gewerbebetriebe im Umfeld und im Gemeindegebiet
- Möglichkeit für ein Gewerbecluster der Energietechnik oder Gesundheitsbranche



Schwächen

- Anrainer (Eigentümer und Bewohner) erfahren eine komplette Umgestaltung ihres bisher gewohnten Wohnumfeldes (besonders betroffen HsNrn. Bahnhofstr. 39 bis 51a)
- Direktes Angrenzen von den Gewerbeflächen an die (bestehenden) Wohngrundstücke
- Weiterer Verlust von Ackerflächen



Risiken

- Identitäts- und Wohnqualitätsverlust bei Bewohnern der bestehenden Gebäude
- Wertverlust der bestehenden Gebäude
- Maßstäblichkeit durch zu große Kubaturen in Gefahr

Vorgeschlagene Maßnahmen

- Bürgerbeteiligung und -einbeziehung im Vorfeld der Ausweisung
- Beschränkung der max. Bauhöhen
- Aufstellung von weiteren gestalterischen Mindestkriterien im Rahmen der Baugebietsausweisung (z.B. Sichtachsen, Begrünungen und Mindestabstände zu bestehender Bebauung)
- Gewerbegebietskonferenz zusammen mit den Interessenten

Entwurfsvarianten für den Bebauungsplan Erweiterung Bahnhof-siedlung (Quelle: Büro Wittmann Valier und Partner GbR, Bamberg)

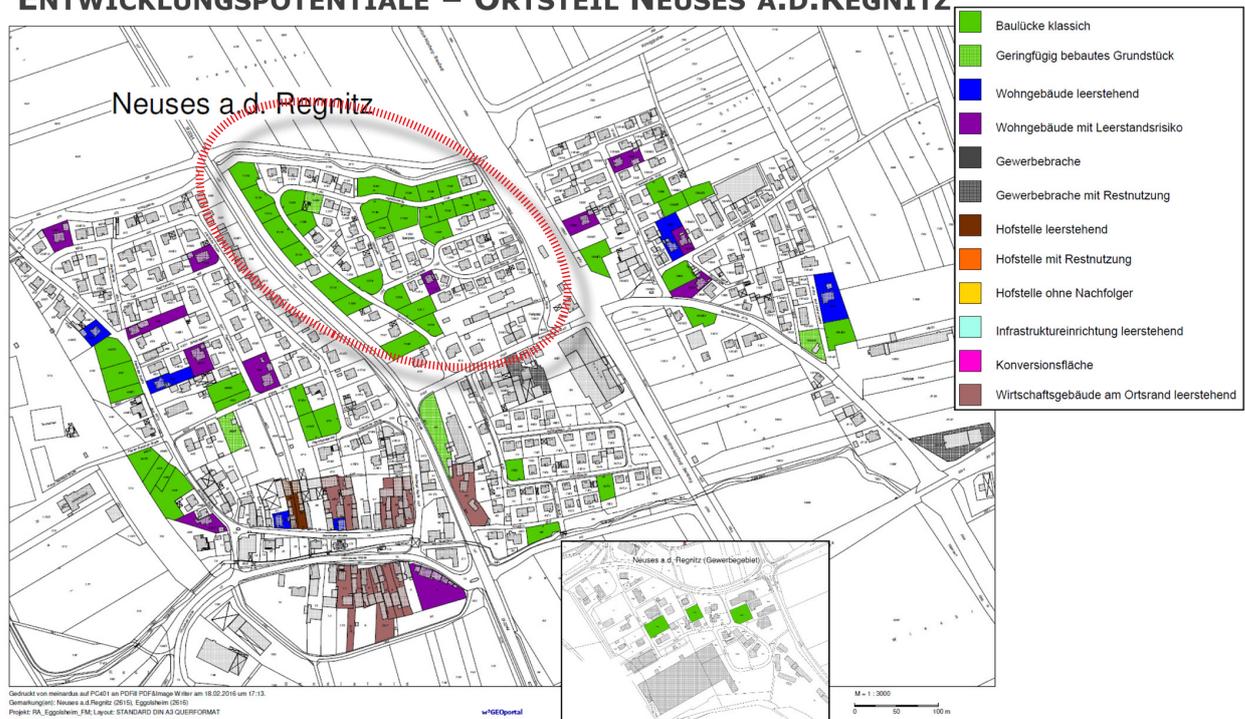
3.5 Vitalitätscheck 2.0, Ortsteil Neuses

Für das gesamte Gemeindegebiet Eggolsheim wurde im Rahmen der Ländlichen Entwicklung in Bayern vom Büro ifuplan/ München ein Vitalitätscheck 2.0 erstellt, der auch für den Ortsteil Neuses vorliegt. Dieser weist für den direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Ortsbereich von Neuses neben Eggolsheim durch die gute Grundversorgung und die regelmäßige ÖV-Anbindung das beste Versorgungspotential aus.

Herausstechend sind die zahlreichen klassischen Baulücken (51 Stk., Mrz. 2016), die zusammen mit den leerstehenden oder minder genutzten Hofstellen das zweithöchste Innenentwicklungspotential in der Marktgemeinde ergeben.

Durch die allgemeine gestalterische Aufwertung des Standortes und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen im Umfeld Lindner/ Bahnhof ergibt sich die berechtigte Annahme, dass auch die Attraktivität als Wohnstandort steigt und sich somit die teilweise voll erschlossenen Baulücken besonders im nordöstlichen Siedlungsbereich von Neuses bald schließen werden (siehe Karte unten).

ENTWICKLUNGSPOTENTIALE – ORTSTEIL NEUSES A.D.REGNITZ



Vitalitätscheck 2.0, Entwicklungspotentiale Neuses (VC2.0: Büro ifuplan/München, Auswertung: Büro Planwerk/Nürnberg)

4. RAHMENPLANUNG

4.1 Stärken-Schwächen Analyse

STÄRKEN / Strengths

- Dauerhafte Wiederbelebung einer Industriebrache
- Sehr gute Verkehrsanbindung (MIV, ÖPNV)
- Gestärkter Standort durch Sanierungen und Neugestaltung des öffentlichen Raumes
- Zur gewachsenen Bausubstanz zugehörig (Lindner, Bahnhof)
- Langfristige Mietverträge (Lindner)
- Zukunftssicherer Ausbau (Lindner)
- Mehr Parkplätze und klare Wendepunkte im Umfeld Lindner/Bahnhof
- Erholungs- und Freiflächen im direkten Umfeld
- Entwicklungsfähiger Gewerbestandort
- Weniger Durchgangs- oder Schleichverkehr durch Schließung des Bahnübergangs
- Grundsätzlich stabile Siedlungsstrukturen vorhanden
- Verbesserte und sicherere Wegeführung nach Eggolsheim
- Neugestalteter Haltepunkt mit positiven Erscheinungsbild, barrierefrei
- Kurze Wege zur Gemeindeverwaltung (mögliche Synergien)

CHANCEN / Opportunities

- Clusterbildung: Weitere Ansiedlung von Gewerbebetrieben möglich, möglichst aus der Gesundheits- oder Energiebranche, lokaler Bedarf kann versorgt werden
- Bahnhofsareal und Ackerflächen als Erweiterungsflächen vorhanden
- Neues Potential für Arbeitsplätze vor Ort
- Steigende Nachfrage und Bebauung des Siedlungsgebietes B4 Ost
- Höhere Attraktivität des Wohnstandorts durch besseren Lärmschutz für Neuses und Bahnhofsiedlung
- Hauptort Eggolsheim gewinnt durch verbesserte Anbindung an Attraktivität
- Profilierung von Eggolsheim als Schulstandort und für erneuerbare Energien (Image)
- Weitere Zuzüge (Bewohner, Gewerbe) durch die Nähe zu den stark wachsenden Städten entlang der Regnitz-Achse (Medical-Valley)
- Steigende Einnahmen durch Zuzüge von Bewohnern und Betrieben
- Positive Auswirkung auf das Ortsbild und die Entwicklung von Neuses,
- Entwicklungsimpulse im Umfeld Lindner / Bahnhof wahrscheinlich
- Attraktivität des Haltepunkts Eggolsheim kann sich positiv a. Tagestourismus auswirken

SCHWÄCHEN / Weaknesses

- Leerstand Bahnhofsareal
- Gestaltungsdefizite beim Bahnhofsareal
- Eisenbahnstraße mit erhöhtem Verkehrsaufkommen
- Gestaltungsbedarf im Umfeld der Unterführungseingänge
- Verlust der Sichtbeziehungen Bahnhofssiedlung - Neuses
- Ortseingang Bahnhofsiedlung ist ungestaltet
- Neuordnungsbedarf auf den an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Arealen
Flnr. 525 und 522 in Neuses

RISIKEN / Threats

- Weiterer Flächenverbrauch und Versiegelung bei weiteren Gewerbeansiedlungen
- Starke Veränderung des gewachsenen Ortseingangs durch geänderte Verkehrsführung, neue Bahninfrastruktur und mögliche Gewerbeareale
- Potentielle Mindernutzung oder drohender Leerstand Areal Rinnigstraße 3 (Ortsbild!)
- Abkopplung der Bahnhofsiedlung von Neuses ohne direkte Verbindungsmöglichkeit mit PKW
- Unterführung als Angstraum, Vandalismusrisiko
- Verlust der historischen Bauten und Bezüge an der geschichtlich bedeutenden Bahnstrecke der Ludwig-Süd-Nord-Bahn (Bahnhofsgebäude)

4.2 Leitbild und Entwicklung

Um eine positive Entwicklung und eine ausreichende Bewohnerzufriedenheit für den Untersuchungsbereich und die direkt angrenzenden Siedlungsbereiche erreichen zu können, müssen die vorhandenen Leerstände und Baulücken beseitigt und die durch die Umstrukturierungsmaßnahmen der Bahn hervorgerufenen Defizite aktiv angegangen und abgearbeitet werden.

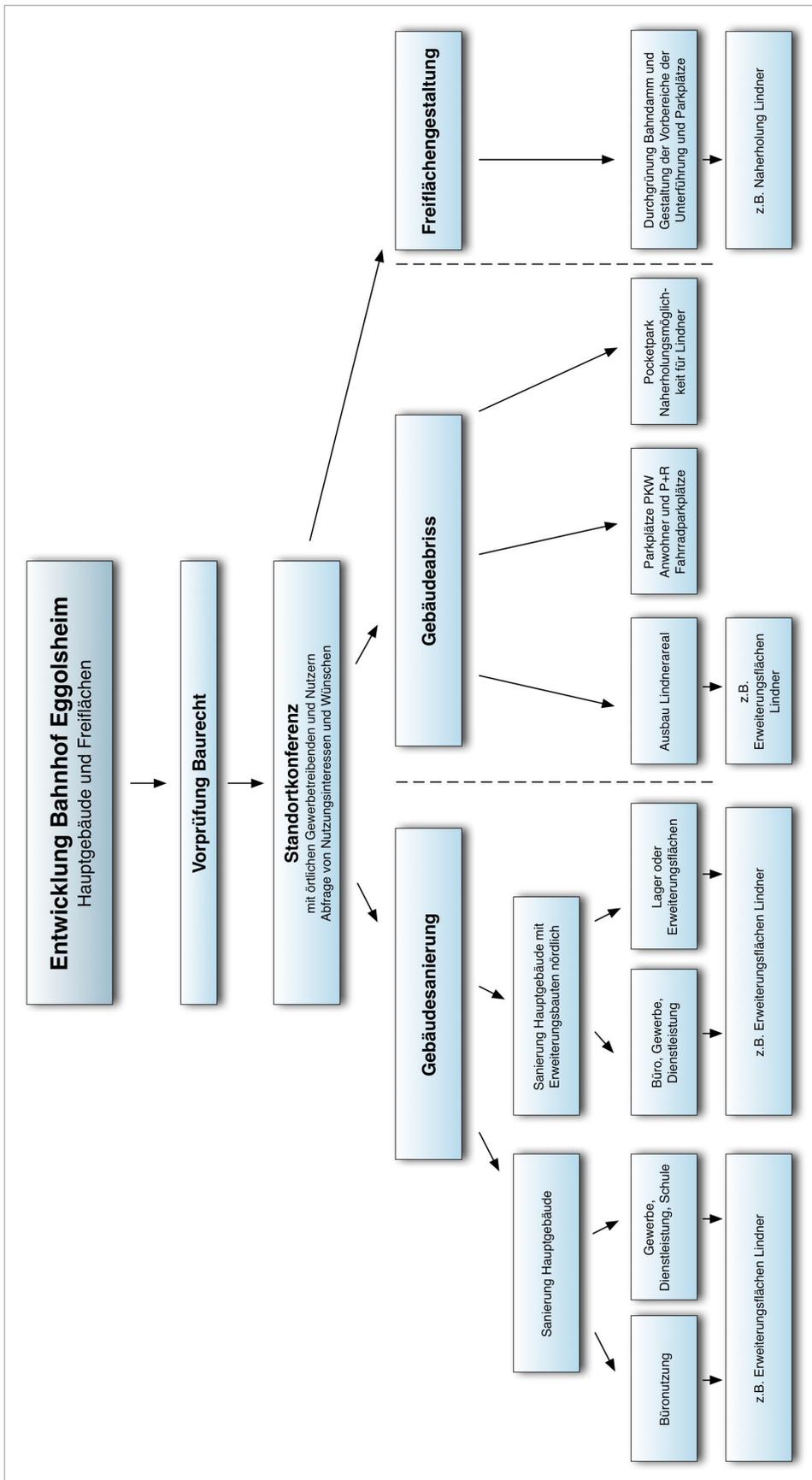
Allen weiteren Planungen und Umsetzungen sollen folgende Leitbilder vorangesetzt werden:

Leitbilder der Ortsentwicklung

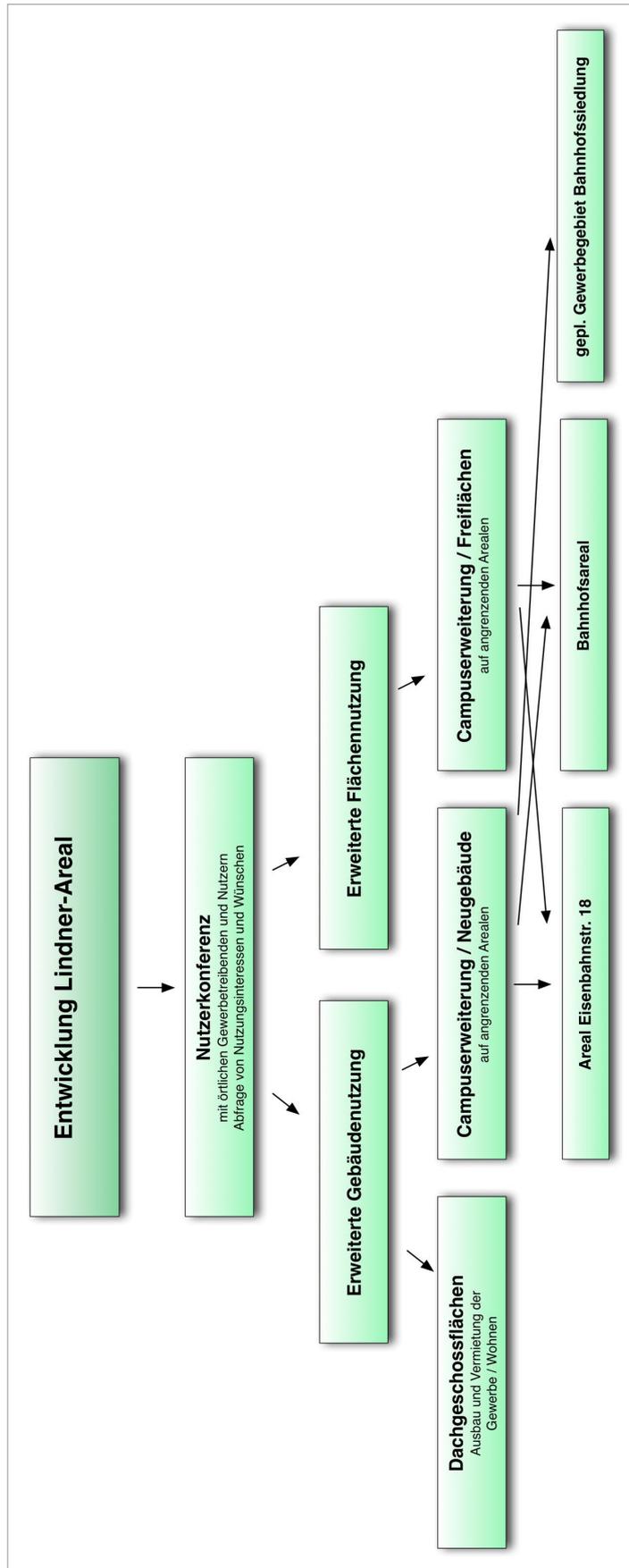
Umfeld Lindner / Bahnhof Eggolsheim

- Inwertsetzung und Sanierung bestehender bebauter Bereiche - Nutzungsintensivierung
- Füllung von Baulücken in Bestandssiedlungen
- Kombination von Wohnen und Arbeiten ermöglichen
- Standortentwicklung im Hinblick auf neue Arbeitsplätze
- Ansiedlung einheimischer Betriebe vorrangig
- Clusterbildung, Ansiedlung von sich ergänzenden Sparten vorrangig (z.B. alternative Energieeieen oder Bildungsbereich)
- Wohnwertsteigerung durch Immissionssenkung
- Ortscharakter - Platzgestaltung und städtebauliche Merkmale umsetzen
- Ortsabrundung - definiert und geplant
- Bürgerbeteiligung und Einbeziehung der Nachbarschaft
- Kommune als Impulsgeber und steuernder Akteur

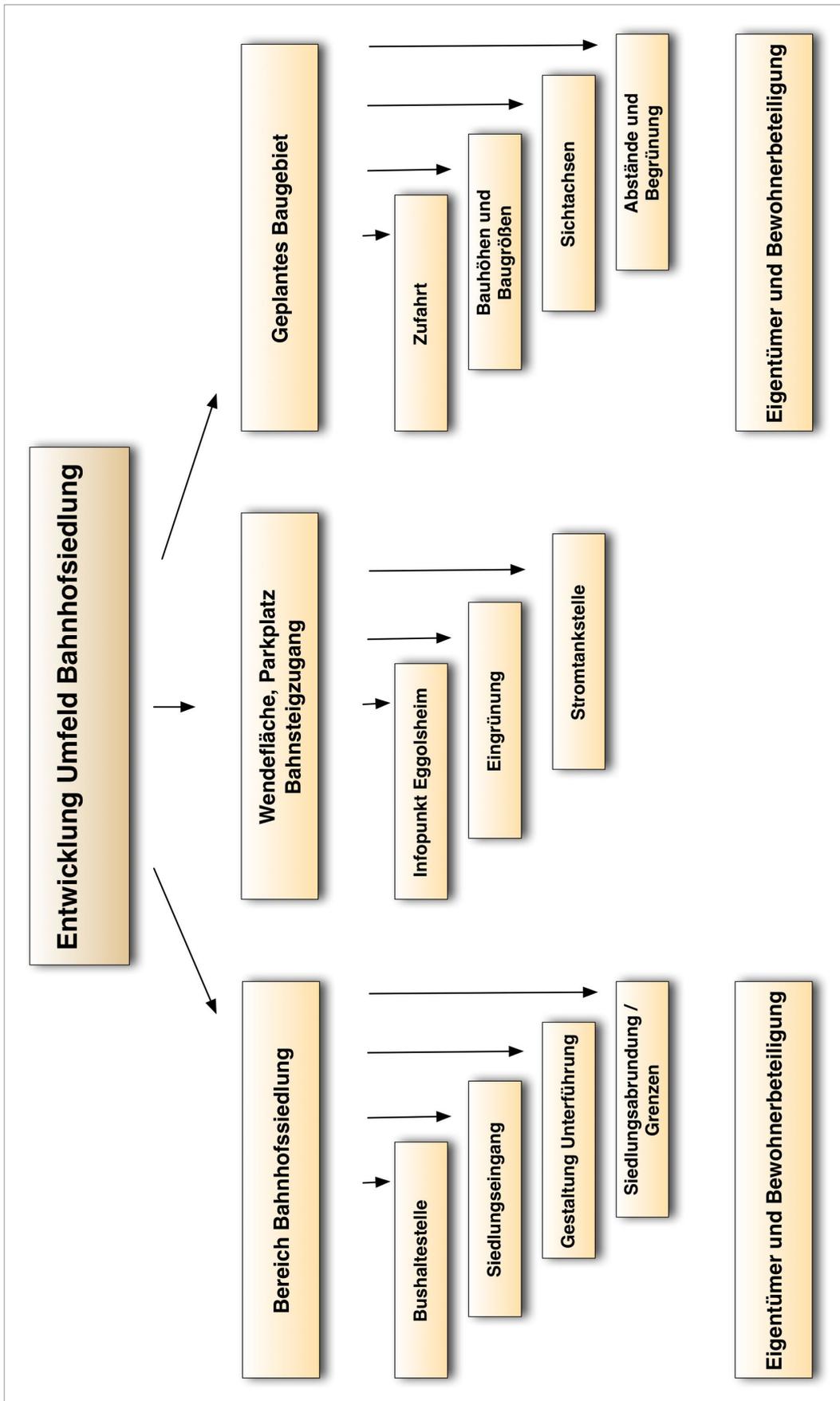
4.2.1 Entwicklungsmöglichkeiten Bahnhof Eggolsheim



4.2.2 Entwicklungsmöglichkeiten Lindner-Areal



4.2.3 Entwicklungsmöglichkeiten Umfeld Bahnhofsiedlung



4.3 Maßnahmenplan und Sanierungskosten

Nr.	Bereich / Maßnahme	Vorbereitung / nicht investiv	Umsetzung / investiv	kurz- / mittel- / langfristig	Kosten (geschätzt)
1	Entwicklung Lindner-Areal				
1.1	Nutzerkonferenz(-en)	x		K	
1.2	Machbarkeitsstudie für Campuserweiterung Eisenbahnstraße 18, 20	x		M	
1.3	Machbarkeitsstudie für Campuserweiterung Kunigundenstraße 1	x		M	
1.4	Verhandlung mit Grundstückeigentümern	x		M	
1.5	Erwerb Grundstücke		x	M	
1.6	Bebauung Grundstück 1		x	L	
1.7	Bebauung Grundstück 2		x	L	
1.8	Konzept Dachgeschoss Lindner	x		K	
1.9	Ausbau Dachgeschoss Lindner		x	M	
1.10					
1.11					
2	Entwicklung Bahnhof-Areal				
2.1	Vorprüfung Baurecht	x		K	
2.2	Standortkonferenz(-en)	x		K	
2.3	Machbarkeitsstudie Sanierung / Abriss / Nutzung	x		M	
2.4	Abrisskosten evtl.		x	M	
2.5	Sanierungskosten evtl.		x	L	
2.6	Neubaukosten, Ergänzungsbauten, evtl.		x	L	
2.7	Errichtung Parkplatz / Planung u. Umsetzung		x	M	
2.8	Begrünung und Gestaltung Unterführung / Planung u. Umsetzung		x	M	
2.9	Errichtung Pocketpark / Planung u. Umsetzung evtl.		x	L	
2.10	Verkauf / Veräußerung			...	
2.11					
2.12					

Nr.	Bereich / Maßnahme	Vorbereitung / nicht investiv	Umsetzung / investiv	kurz- / mittel- / langfristig	Kosten (geschätzt)
3	Entwicklung Umfeld Bahnhofsiedlung				
3.1.	Bereich Bahnhofsiedlung				
3.1.1	Neugestaltung Eingang Bahnhofsiedlung (Planung und Umsetzung)	x	x	K	
3.1.2	Bushaltestelle (evtl. zus. mit 3.1.1)	x	x	K	
3.1.3	Gestaltung Unterführung (evtl. zus. mit Umgestaltung Bahnhof 2..8)	x	x	K	
3.1.4	Siedlungsabrundung, Bebauungsplan, Kauf, Erschließung (Planungskosten o. Erwerb)	x		M	
3.1.5					
3.2	Wendefläche, Parkplatz, Bahnsteigzugang				
3.2.1	Infopunkt Eggolsheim (Planung und Umsetzung)	x	x	K	
3.2.2	Eingrünung (Planung und Umsetzung)	x	x	K	
3.2.3	Stromtankstelle(Planung und Umsetzung)	x	x	M	
3.2.4					
3.3	Geplantes Baugebiet bei der Bahnhofsiedlung				
3.3.1	Gestaltung Zuwegung, Abklärung	x		K	
3.3.2	Zulässige Bauhöhen und Baugrößen, Abklärung	x		K	
3.3.3	Sichtachsen, Gestaltung	x		K	
3.3.4	Abstände und Begrünung zu Bestandsbauten, Abklärung	x		K	
3.3.5	Eigentümer- und Bewohnerbeteiligung	x		M	
3.3.6	Planungskosten	x		K	
3.3.7	Erwerb- und Erschließungskosten		x	M	
3.3.8					

4.4 Empfehlungen zur förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet

Beurteilung der Entwicklungsbedürftigkeit

Durch die Stilllegung des Betriebs Lindner und die fortlaufenden Umstrukturierungs- und Modernisierungsmaßnahmen der Deutschen Bahn waren in dem zum Ort Eggolsheim gehörenden Untersuchungsgebiet große Defizite entstanden.

Diese konnten durch die großen Anstrengungen der Marktgemeinde auf dem Lindner-Areal strategisch und planerisch in den Griff bekommen werden.

Durch die komplette Neuorganisation der Bahnstrecke (Digitalisierung, kreuzungsfreier Ausbau, S-Bahn-Betrieb etc.) wurden dem Bahnhofareal die letzten bahntechnisch notwendigen Funktionen genommen und das gesamte Areal konnte vom Markt Eggolsheim erworben werden.

Diese Umstrukturierungsmaßnahmen haben über die Erneuerung der gesamten Bahn-Infrastruktur massive Auswirkungen auf das bebaute und bewohnte Umfeld, d.h. auf die Wohnsituation, Wohnqualität, Verkehrs- und Erschließungssituation.

Das betrifft den Bahnhof mit dem Bahnhofsumfeld, die neue Unterführung mit ihren Vorbereichen, die beidseitigen Wendeschleifen und in hohem Maße den Ortseingangsbereich der Bahnhofsiedlung. In diesen Bereichen sind städtebauliche Missstände vorhanden, sie haben hohen Handlungsbedarf und werden als sanierungsrelevant eingestuft.

Die feststellbaren Defizite bzw. Missstände beeinflussen diesen Ortsbereich von Eggolsheim negativ und haben auch Auswirkungen auf den Kernort sowie speziell den Ortsteil Neuses. Sie tangieren Entwicklungsziele der Gesamtgemeinde in negativer Weise.

Die festgestellten städtebauliche Missstände bzw. Defizite sowie die bevorstehenden Entwicklungsaufgaben rechtfertigen die Aufnahme eines Teilbereichs des Untersuchungsgebiets in ein Städtebauförderungsprogramm.

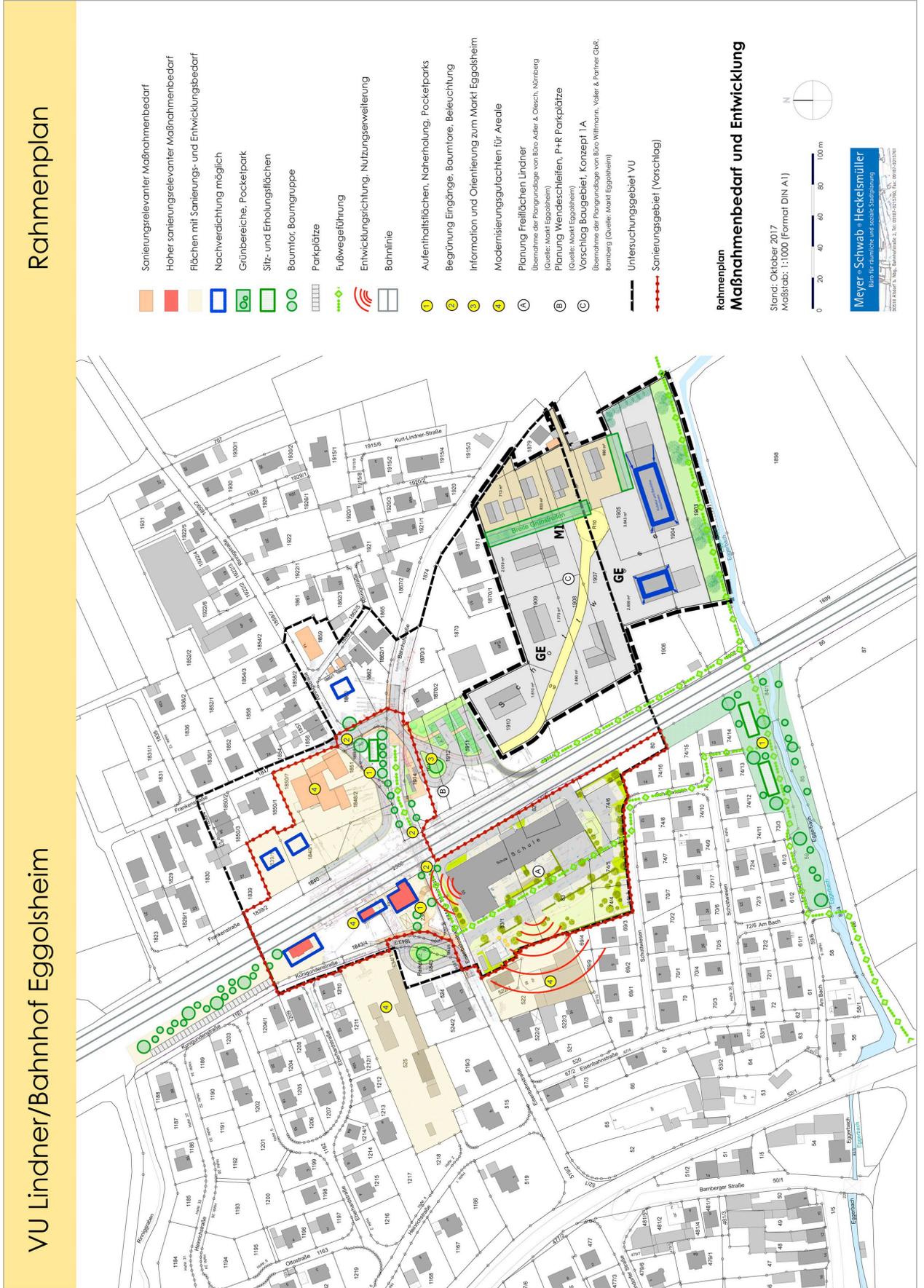
Beurteilung der Entwicklungsfähigkeit

Der Marktgemeinderat und die Gemeindeverwaltung bemühen sich intensiv im eigenen Wirkungsbereich aktiv voranzugehen. Diese Bemühungen werden besonders durch die bereits sich in Planung oder in Umsetzung befindlichen Projekte in diesem Bereich eindrucksvoll dokumentiert.

Um das nahtlose Weiterführen des Entwicklungsprozesses gewährleisten zu können, soll ein ausgewiesener Bereich um die Areale „Lindner“ und „Bahnhof Eggolsheim“ sowie „Ortseingang Bahnhofsiedlung“ in die Förderung mit einbezogen werden.

Die Kommune übernimmt bei der Entwicklung und Durchführung dieser Vorzeige- oder Leuchtturmprojekte eine wichtige Vorbildfunktion gegenüber Privateigentümern und Gewerbetreibenden. Diese sollen dadurch in Zukunft zu weiteren Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen motiviert werden, um im Ort das hohe Maß an Lebens- und Wohnqualität aufrecht erhalten und weiterentwickeln zu können.

4.5 Rahmenplan VU



5.1 Hinweise der Träger Öffentlicher Belange (TÖB) und der Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange für die VU Lindner/Bahnhof Eggolsheim erfolgte zusammen mit der Beteiligung im Rahmen des ISEK Eggolsheim im Zeitraum vom 11.10. bis 10.11.2017.

Nachfolgend werden nur Hinweise aufgeführt, die sich speziell auf die vorliegende VU beziehen. Die Gesamtheit der Rückmeldungen kann zusammengefasst unter Punkt 5.1.6 oder im kompletten Abdruck im Anhang des ISEK Eggolsheim eingesehen werden.

5.1.1 Hinweis des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz, Augsburg, Auszug

Stellungnahme zu betroffenen Flächen innerhalb des Untersuchungsgebietes der VU

- 4 -

Dies wird durch die Süd-Erstreckung des Vorranggebiets ST 6 abgebildet. Die hochwertigen Spezialtone werden in Pautzfeld, Gemeinde Hallerndorf weiterverarbeitet. Die Endprodukte finden vielfältigen Einsatz z.B. im Hochbau (sehr gute Wärmedämmung u. Schalldämpfungseigenschaften). Bei weiteren Fragen zur Rohstoffgeologie wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Georg Büttner (Referat 105, 09281 1800-4751) oder Herrn Dr. Elmar Linhardt (Referat 105, 09281 1800-4756).

Vorsorgender Bodenschutz

Innerhalb des Untersuchungsgebietes der Vorbereitenden Untersuchungen Lindner/Bahnhof Eggolsheim werden die Flurstücke 1907-1909 und darüber hinaus die weiteren Flächen bis zum Eggerbach bis dato als landwirtschaftliche Ackerflächen genutzt.

Laut den Bodenschätzungsdaten der Bayerischen Vermessungsverwaltung handelt es sich im Plangebiet um besonders ertragreiche Böden mit Ackerzahlen bis 86. Die natürliche Ertragsfähigkeit der Böden lässt sich als sehr hoch einstufen. Diese Böden sind damit sehr schutzwürdig, sollten grundsätzlich nicht durch Vorhaben in Anspruch genommen werden und nach Möglichkeit für die landwirtschaftliche Produktion erhalten bleiben. Kann der Eingriff nicht vermieden werden, ist die Flächenversiegelung auf ein Minimum zu begrenzen und auf einen besonders schonenden Umgang mit dem Schutzgut Boden zu achten. Bei weiteren Fragen zum vorsorgenden Bodenschutz wenden Sie sich bitte an Frau Nicole Hubel (Referat 107, Tel. 09281 1800-4783)

Zu den örtlich und regional zu vertretenden Belangen der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des technischen Umweltschutzes verweisen wir auf die Stellungnahmen des Landratsamtes Forchheim (Untere Naturschutzbehörde und Untere Immissionsschutzbehörde) und des Wasserwirtschaftsamtes Kronach. Diese Stellen beraten wir bei besonderem fachspezifischem Klärungsbedarf im Einzelfall.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Hans Schemm

5.1.2 Hinweis des Bayerischen Landesamts für Denkmalschutz

2

Bodendenkmalpflegerische Belange:

Wie bereits auf S. 14 der Voruntersuchung dargelegt, befinden sich zahlreiche Bodendenkmäler im Umfeld des Planungsgebiets. In folgenden Teilen des Planungsgebiets rechnen wir wegen der besonderen Siedlungsgunst sowie der Denkmaldichte im unmittelbaren Umfeld mit hoher Wahrscheinlichkeit mit dem Auffinden von Bodendenkmälern:

Auf den bislang unbebauten Flächen, insbesondere die Gewerbeflächen südlich Bahnhofssiedlung, Flst.-Nr. 1903, 1904, 1905, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 Gmkg. Eggolsheim und den unbebauten Flächen auf den Flurstücken 1839/1, 1840/1 und 1860 Gmkg. Eggolsheim.

Bodendenkmäler sind gem. Art. 1 BayDSchG in ihrem derzeitigen Zustand vor Ort zu erhalten. Bodeneingriffe aller Art (z. B. auch bei Großbaumpflanzungen, Spartenverlegungen, Oberflächengestaltungen, Trockenlegungen, Wege- und Straßenbau) bedürfen der Erlaubnis.

Der ungestörte Erhalt dieser Denkmäler vor Ort besitzt aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege Priorität. Weitere Planungsschritte sollten diesen Aspekt bereits berücksichtigen und Bodeneingriffe auf das unabweisbar notwendige Mindestmaß beschränken. Dies kann beispielsweise durch eine konservatorische Überdeckung der Denkmalsubstanz verbunden mit dem Verzicht auf besonders substanzgefährdende Bodeneingriffe, wie z.B. Unterkellerung, erreicht werden.

Wir weisen darauf hin, dass qualifizierte Ersatzmaßnahmen wie Überdeckung oder Ausgrabung abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen können und rechtzeitig geplant werden müssen. Hierbei sind Vor- und Nachbereitung der erforderlichen Arbeiten zu berücksichtigen (u.a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde).

Die mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern abgestimmte Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Überplanung von (Boden-) Denkmälern entnehmen Sie bitte der Homepage des BLfD:

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR DENKMALPFLEGE



Abteilung B - Koordination Bauleitplanung

Postfach 10 02 03
80076 München

Tele: 089/2114-356 von 8 bis 12 Uhr
Fax: 089/2114-407
E-Mail: beteiligung@bild.bayern.de

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Postfach 10 02 03 - 80076 München

Markt Eggolsheim

Hauptstrasse 27
91330 Eggolsheim

Ihre Zeichen Loch/Salomann Unsere Zeichen P-2017-4721-1_S2 Datum 09.11.2017

Vollzug des Denkmalschutzgesetzes (BayDSchG)

Markt Eggolsheim, Lkr. Forchheim: Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet Lindner/Bahnhof Eggolsheim

Zuständige Gebietsreferenten:

Bau- und Kunstdenkmalpflege: Herr Dr. Robert Pick

Bodendenkmalpflege: Frau Dr. Martina Pauli

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung an der oben genannten Planung und bitten Sie, bei künftigen Schriftwechseln in dieser Sache, neben dem Betreff auch unser Sachgebiet (B O) und unser Aktenzeichen anzugeben. Zur vorgelegten Planung nimmt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, als Träger öffentlicher Belange, wie folgt Stellung:

Bau- und Kunstdenkmalpflegerische Belange:

Aus Sicht der praktischen Denkmalpflege gibt es zu der Ausarbeitung keine Anmerkungen.

Zuständig:
Kegelhöhen 4, 80639 München
Postfach 10 02 03, 80076 München

U.S. Gern, Mühlengäß
Stadtministerium 19
Nationaltheater

Tele: 089/2114-0
Fax: 089/2114-300
Internet: <http://www.bild.bayern.de>

Bayer. Landeshauptstadt München
BAY. DE/7205050000119815
BIC: BYLADE33

5

Wir weisen darauf hin, dass qualifizierte Ersatzmaßnahmen wie Überdeckung oder Ausgrabung abhängig von Art und Umfang der erhaltenen Bodendenkmäler einen größeren Umfang annehmen können und rechtzeitig geplant werden müssen. Hierbei sind Vor- und Nachbereitung der erforderlichen Arbeiten zu berücksichtigen (u.a. Durchführungskonzept, Konservierung und Verbleib der Funde).

Die mit dem Bayerischen Staatsministerium des Innern abgestimmte Rechtsauffassung des Bayerischen Staatsministeriums für Wissenschaft, Forschung und Kunst und des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Überplanung von (Boden-) Denkmälern entnehmen Sie bitte der Homepage des BLD:
http://www.blfd.bayern.de/medien/rechtliche_grundlagen_bodendenkmal.pdf (Rechtliche Grundlagen bei der Überplanung von Bodendenkmälern).

Die Untere Denkmalschutzbehörde erhält dieses Schreiben per E-Mail mit der Bitte um Kenntnisnahme. Für allgemeine Rückfragen zur Beteiligung des BLD im Rahmen der Bauleitplanung stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.
 Fragen, die konkrete Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege oder Bodendenkmalpflege betreffen, richten Sie ggf. direkt an den für Sie zuständigen Gebietsreferenten der Praktischen Denkmalpflege (www.blfd.bayern.de).

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Jochen Haberstroh

6

Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Postfach 10 02 03, 80559 München

Landratsamt Forchheim
 Streckerplatz 3
 91301 Forchheim

5.1.2 Hinweis des Bayerischen Landesamts für Denkmalschutz (Fortsetzung)

5.1.3 Hinweis des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), Kreisverband Forchheim

Von: **Stefan Loch** loch@eggolsheim.de
Betreff: WG: Stellungnahme des ADFC, Kreisverband Forchheim, zu ISEK in Eggolsheim
Datum: 9. November 2017 um 11:23
An: Werner Heckelsmüller (info@msh-stadtplanung.de) info@msh-stadtplanung.de



Von: Frank Wessel [mailto:frank.o.wessel@gmx.de]
Gesendet: Donnerstag, 9. November 2017 09:54
An: Stefan Loch <loch@eggolsheim.de>; Andrea Salomann <salomann@eggolsheim.de>
Cc: 'ADFC Forchheim' <adfc-fo@gmx.de>; 'Herrn Gerhard Krahl' <verkehrspolitik@adfc-forchheim.de>
Betreff: Stellungnahme des ADFC, Kreisverband Forchheim, zu ISEK in Eggolsheim

Sehr geehrter Herr Loch, sehr geehrter Frau Salomann,

anbei die Stellungnahme des Kreisverbandes Forchheim des ADFC.
Für Rückfragen stehen wir selbstverständlich zur Verfügung, auch zu Gesprächen sind wir gerne bereit.

Stellungnahme zum ISEK:

Dem mehrfach geäußerten Wunsch zur Verbesserung des Radwegesystems kann durch Schaffung eines Radroutennetzes Rechnung getragen werden, das nicht nur aus Radwegen bestehen muss. Es kann ein Netz aus Radwegen, Straßen mit Radsteifen, Fahrradstraßen, shared space oder einfach aus verkehrssarmen Straßen bestehen. Dies wäre eigentlich Gegenstand einer gesonderten Planung, bei der zunächst Quellen und Ziele erfasst werden müssten. Hier nur ein einzelner Vorschlag: Eine wichtige Funktion hat auf jeden Fall die Verbindung zwischen Ortskern und Bahnhof. Sie ist wichtig für diejenigen Pendler, die den Umweltverbund nutzen wollen. Außerdem kommt ihr im Zusammenhang mit der Revitalisierung des Lindner-Areals eine wichtige Schulweg-Funktion zu. Für diese Verbindung bietet sich die Bahnhofstraße an. Sie hätte unseres Erachtens auf ihrer gesamten Länge zur Fahrradstraße erklärt werden können. Da momentan südlich der St2264 ein Geh- und Radweg angelegt wird, wird der Bedeutung dieser Achse auf andere Weise Rechnung getragen. Unseres Erachtens bietet sich nördlich der St2264 weiterhin die Fahrradstraße an. Der ADFC Forchheim hält dies trotz des hier ansässigen Logistik-Unternehmens und des Busunternehmens für vertretbar und für besser als z.B. Schutzstreifen oder Radwege, da diese von den abbiegenden Schwerverkehrsmitteln gequert werden müssten. Diese Fahrradstraße sollte möglichst unter der Bahn hindurchgeführt und bis zur St2244 fortgesetzt werden, vgl. Stellungnahme zum Lindner-Areal. In den Ortskern hinein kann die Radverbindung über die Hartmannstraße fortgesetzt werden, die, wie bereits angedacht, als „shared space“ fortgeführt werden kann. Je nach Bedeutung des Zielverkehrs auf der Hauptstraße sollte geprüft werden, ob dort zusätzlich noch Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Schutzstreifen) erforderlich sind.

Gesonderte Stellungnahme zum Lindner-Areal:

Der ADFC Kreisverband Forchheim ist der Meinung, dass diesem Areal eine besondere Bedeutung für den Radverkehr zukommt. Zum einen hat der Bahnhof eine wichtige Funktion für die Pendler, die den Umweltverbund nutzen wollen, indem sie dorthin radeln und mit der S-Bahn weiterfahren. Zum anderen ist hier starker Zielverkehr von Schülern zu erwarten, die möglichst zur Benutzung des Fahrrades eingeladen werden sollten. Daher ist sowohl am Bahnhof als auch an der künftigen Schule eine große Zahl von Fahrradabstellanlagen vorzusehen, mit der Option, sie bei guter Akzeptanz zu erweitern. Beide Straßen, Bahnhofstraße und Eisenbahnstraße, sollten so weit wie möglich verkehrsberuhigt werden. Vorschlag: Eine Fahrradstraße, die unter der Bahn hindurchgeführt wird, vgl. Stellungnahme zu ISEK. Diese würde auch den Ortskern an den Bahnhof anbinden.

Mit freundlichen Grüßen
Frank Wessel
Vorstandssprecher ADFC Forchheim

5.1.4 Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg

- 2 -

baustrecke Nürnberg – Ebenfeld (VDE 8.1) im Zuge des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8. Diese Baumaßnahme der DB AG ist in den Unterlagen berücksichtigt und auch ausführlich beschrieben. Insofern bestehen auch hierzu von Seiten des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.

Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfemleitungen (DB Netz AG bzw. DB Energie GmbH) prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicherweise betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(Hieronymus)

Seite 2 von 2

Außenstelle Nürnberg

Eisenbahn-Bundesamt



Eisenbahn-Bundesamt, Elluluststraße 2, 90443 Nürnberg

Bearbeitung: Dieter Hieronymus

Telefon: +49 (911) 2493121

Telefax: +49 (911) 2493-150

e-Mail: HieronymusD@eba.bund.de

SbI-mue-nrb@eba.bund.de

Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de

Datum: 07.11.2017

VMS-Nummer

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)
65133-65/pt/004-2017#538

Betreff: Markt Eggolsheim; Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzeptes (ISEK) und Vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet Lindner/Bahnhof Eggolsheim

Bezug: Ihr Schreiben vom 12.10.2017

Anlagen: 0

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihr Schreiben ist am 12.10.2017 beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eingegangen und wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für die Beteiligung des EBA als Träger öffentlicher Belange.

Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfemleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz – BEVVVG) betreffen.

Durch das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für den Ort Eggolsheim sind Belange des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berührt. Insofern bestehen hierzu keine Bedenken.

Von den vorbereitenden Untersuchungen (VU) Lindner/Bahnhof Eggolsheim ist die Bahnlinie Nürnberg – Bamberg betroffen, bzw. der viergleisige Ausbau dieser Strecke im Rahmen der Aus-

- 2 -

Hausanschrift:
Elluluststraße 2, 90443 Nürnberg
Tel.-Nr. +49 (911) 2493-0
Fax-Nr. +49 (911) 2493-150
E-Mail: poststelle@eba-bund.de

Übersweisungen an Bundeskasse Tier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

5.1.6 Schreiben der DB AG, DB Immobilien, München



DB AG, DB Immobilien • Region Süd • Bamstraße 12 • 80339 München

Markt Eggolsheim
Hauptstraße 27
91330 Eggolsheim

Eingegangenen

am 15. NOV. 2017

Bauamt

Ihre Mail vom: 11.10.2017

08.11.2017

**Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für den Markt Eggolsheim
Vorbereitende Untersuchung (VU) im Gebiet Lindner/Bahnhof Eggolsheim
Stellungnahme der DB AG
Strecke 5900 Nürnberg Hbf. - Bamberg, Bahn-km 45,33 – 45,03 l.u.r.d. Bahn**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Station & Service AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zum o. g. Verfahren.

Bei den Grundstücken der DB AG und ihrer Konzernunternehmen innerhalb des Untersuchungsgebietes handelt es sich um planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen, die gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) der Planungsinheit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen und der Planungsinheit der Kommune entzogen sind. Diese Flächen werden nach wie vor für die Abwicklung des Bahnbetriebes benötigt.

Zur Information weisen wir darauf hin, dass bei Änderungen von Betriebsanlagen das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu beteiligen ist. Ohne Zustimmung des EBA dürfen keine Änderungen an Bahnbetriebsanlagen durchgeführt werden.

Durch die im Zuge der VU geplanten Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der betroffenen Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Wir möchten Sie darüber in Kenntnis setzen dass, bei allen Planungen bzw. Maßnahmen die sich auf planfestgestellte Bahnanlagen auswirken, eine frühzeitige Beteiligung der DB AG unerlässlich ist. Wir möchten in diesem Zusammenhang auf die erforderlichen Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung hinweisen und bitten daher bei Bedarf um rechtzeitige Kontaktaufnahme.

Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgebietes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen gemäß § 62 EBO unzulässig ist und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen ist.

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 15093
USAGNo: DE 81156989

Vorsitzender des
Aufsichtsrates
Prof. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Bernold Huber
Dr. rer. oec. Ute
Ronald Profilla
Ulrich Weber

Unser Anspruch:
2021
Umwelt-Vorreiter
Profilierter Qualitätsführer
Umwelt-Vorreiter

2/2



Nach §4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und §2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebssicherem Zustand zu halten.

Künftige Aus- und Umbaumaßnahmen sowie notwendige Maßnahmen zur Instandhaltung und dem Unterhalt, in Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb, sind der Deutschen Bahn AG weiterhin zweifelsfrei und ohne Einschränkungen im öffentlichen Interesse zu gewähren.

Auf die durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehenden Immissionen wird vorsorglich hingewiesen.

Wir weisen auf die Verkehrssicherungspflicht (§§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers hin.

Bauanträge im Einflussbereich der Bahn sind der DB AG, DB Immobilien, Barthstraße 12, 80339 München zur internen Prüfung und Stellungnahme einzureichen.

Wir behalten uns vor, zu allen Maßnahmen, die sich aus der VU entwickeln werden, unabhängig von unserer vorstehenden Stellungnahme Bedenken und Anregungen vorzubringen. Diese können auch grundsätzlicher Art sein, sofern Unternehmensziele oder Interessen der Deutschen Bahn AG dies erfordern. Wir bitten Sie, uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen.

Für Rückfragen zu diesem Verfahren, die Belange der Deutschen Bahn AG betreffend, bitten wir Sie, sich an den Mitarbeiter des Kompetenzteams Baurecht, Herr Christian Zielzki, zu wenden.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien, Region Süd

i. V. Spreng

i. A. Zielzki

5.1.7 Beteiligung der Öffentlichkeit

Schreiben vom 14.11.2017, Fam Kaiser

Von: **Stefan Loch** loch@eggolsheim.de
Betreff: WG: Vorbereitende Untersuchungen Lindner/Bahnhof Eggolsheim
Datum: 14. November 2017 um 11:23
An: Werner Heckelsmüller (info@msh-stadtplanung.de) info@msh-stadtplanung.de

LS

Sehr geehrter Herr Heckelsmüller,

bitte fertigen Sie noch eine Stellungnahme für die VU. DANKE!
Die untenstehende Stellungnahme ist noch bei uns eingegangen:

-----Ursprüngliche Nachricht-----

Von: Fam.Monika.Kaiser@t-online.de [mailto:Fam.Monika.Kaiser@t-online.de]
Gesendet: Dienstag, 14. November 2017 07:57
An: Markt Eggolsheim <markt.eggolsheim@eggolsheim.de>
Betreff: Vorbereitende Untersuchungen Lindner/Bahnhof Eggolsheim

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die geplante Umgestaltung des Bahnhofgeländes und die Vorgehensweise mit der Beteiligung und Information von Seiten der Gemeindeverwaltung ergeben sich einige Fragen und Anmerkungen.
Denn mit Informationen bezüglich dieses großen Vorhabens wurde sehr spärlich, sehr kurzfristig und teilweise einseitig umgegangen. Als Bürgerin und Steuerzahlerin dieser Gemeinde hätte ich mehr Transparenz und Mitwirkung/Mitsprache bezüglich des Erhalts des Bahnhofgebäudes gewünscht.
Die in den Vorbereitenden Untersuchungen aufgeführten, vermietbaren Stellplätze sehe ich sehr kritisch.
Der dadurch entstehende zusätzliche Verkehr muss ja wohl über eine Straße erfolgen, die von den Anliegern B4 Ost abgerechnet wurde und deren Folgekosten wieder auf diese Anlieger zurück fallen.
Durch den, für den Autoverkehr geschlossenen Bahnübergang, entsteht zusätzliches Verkehrsaufkommen und soll jetzt noch zusätzlich verstärkt werden?

Ein "Kleinstpark" anstelle des Bahnhofgebäudes bringt sicher nicht nur Erholungswert. Er könnte auch Anziehungspunkt für "Feiernde" usw. werden.

Die Anwohner werden außer Lärm nicht viel Nutzen davon haben. Zur Erholung werden ja hauptsächlich die eigenen Gärten genutzt. Und die Spielplätze im Gemeindegebiet werden schon heute nicht adäquat gepflegt. Wie soll dann die Pflege dieses Bereichs erfolgen?

Das Bahnhofgebäude ist ein markantes Gebäude und sollte erhalten werden (Würden hier die Bürger direkt beteiligt? Bürgerversammlung in Neuses?)

Diese Ausführung ist nicht abschließend, sie stellt für mich nur einen kleinen Aspekt dar.

Bei zwei Fragen bitte ich noch um eine umfassende Antwort.

Aufgrund welcher Grundlagen würdest du das Gebiet und deren Abgrenzung festlegen?
(Die Grenze des Gebietes nimmt einen seltsamen Verlauf. Sowohl im östlichen als auch im westlichen Bereich)

Warum wurde das Grundstück Kunigundenstr. 1 nicht mit einbezogen, obwohl es direkt betroffen ist, bereits bei den Planungen in Neuses ausgeschlossen wurde und es sich hierbei auch noch um ein altes Fabrikationsgelände handelt?

Mit freundlichen Grüßen

Monika Kaiser

5.1.8 Zusammenfassende Tabelle der Hinweise aus der Beteiligung der TÖB und der Öffentlichkeit zum ISEK und zur VU

ISEK Ort Eggolsheim
VU Lindner / Bahnhof Eggolsheim

Beteiligung Träger Öffentlicher Belange
TÖB und Öffentlichkeit

Lfd. Nr.	Datum	Träger / Beteiligte	Hinweise	Bearbeitung	Maßnahmen in ISEK / VU	Hinweise betreffend: VU / ISEK
		Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange				
1	11.10.17	ZWE Zweckverband zur Wasserversorgung der Eggolsheimer Gruppe	Keine Bedenken gegen die Maßnahmen. Information bei Einzelobjekten	Hr. Stühler, Hauptstr.27 EGH		-
2	13.10.17	FWO Fernwasserversorgung Oberfranken	FWO-Leitung DN600GGG mit Steuerkabel. Bei Baumaßnahmen muss erneute Leitungsauskunft erfolgen. Auf Schutzstreifen (3m beidseitig der Rohrachse) dürfen keine Einwirkungen vorgenommen werden. Leitungsplan beigelegt	Hr. Engelhardt SGII/2.1		VU / ISEK
3	13.10.17	Reg. Planungsverband Oberfranken-West (4)	Keine Einwendungen	Hr. Krug		-
4	16.10.17	ABD-Nordbayern	ISEK- keine Einwände	Hr. Braun		-
5	16.10.17	IHK für Oberfranken, Bayreuth	Keine Bedenken oder Einwände, telefonische Benachrichtigung an die Marktgemeinde	Hr. Lautner		-
6	18.10.17	Stadt Forchheim	Belange der Stadt Forchheim werden nicht berührt	Fr. Malik		-
7	24.10.17	Bayerisches Landesamt für Umwelt	<u>Hinweise ISEK:</u> 1. Berücksichtigung der Geotope im ISEK analog zu den Bodendenkmälern wäre zu begründen. 2. Rohstoffgeologie: Es sind weitere Vorranggebiete für Kies und Sand bzw. Kalk und Dolomit in der Gesamtgemeinde vorhanden. (Anm.: die aber über das Untersuchungsgebiet hinausgehen), <u>Hinweise VU:</u> Vorsorgender Bodenschutz: Die Flurstücke 1907-1909 und darüber hinaus sind als Ackerflächen genutzt, weisen eine hohe natürliche Ertragsfähigkeit auf (Ackerzahl 86) und sind damit sehr schutzwürdig. Wenn ein Eingriff nicht vermieden werden kann, sollte die Flächenversiegelung auf ein Minimum begrenzt werden	Hr. Scherm	ISEK: Textanpassung auf der Seiten 75, Hinweis auf Geotope S.82, Ergänzung Naturdenkmäler S. 36. des ISEK-Berichts	ISEK
8	27.10.17	Telekom Deutschland GmbH	Im Untersuchungsgebiet keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet die für die Sanierung bedeutsam sein können.	Hr. Pütz		-
9	27.10.17	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (AELF), Bereich Forsten, Bamberg.	Wald ist von den Planungen nicht betroffen, daher bestehen keine Bedenken.	Hr. Kreppel		-
10	02.11.17	TenneT TSO GmbH, Bamberg	Keine Einwendungen, Hinweis auf Leitungsschutzzonen, Stellungnahmen bei geplanten Maßnahmen abfragen, ein Leitungsplan mitgesendet	Hr. Wicht		-
11	02.11.17	Wasserwirtschaftsamt Kronach	Wasserversorgung qualitativ gut und zukunftssicher. Gewässerschutz: Abwasser über Kläranlage geregelt, Niederschlagswasser in Eggerbach eingeleitet, Niederschlagswasser soll so weit wie möglich auf öffentlichem oder privatem Grundversickern, Zisternen sind daher vorzusehen. Oberflächengewässer: Eggerbach: Gewässer III. Ordnung, alle Anlagen im 60m Bereich sind wasserrechtlich genehmigungspflichtig. Überschwemmungsgebiete am Eggerbach oder in der Ortsgestaltung sind nicht zu beachten.	Hr. Brem		ISEK
			Gewässerökologie: Ökologischer Zustand unbefriedigend (v.a. bei Fischfauna, Wehrabsturz westl. Spitalstraße), nicht vorhandene Mindestwasserführung, Wasserlauf in Betontröge ohne ökologisch wertvolle Strukturen, ohne begleitenden Uferbewuchs - daher Defizite im Ortsbild, Bach nicht erlebbar. Gewässerstruktur deutlich bis stark verändert. Maßnahmen: Reduktion der Nährstoff- und Feinmaterialeinträge, Erstellung eines Umsetzungskonzepts für die notwendigen Maßnahmen im FWK_2_F066 von allen betroffenen Gemeinden. Gewässerpflege- oder entwicklungsplan für die Gewässer 3. Ordnung im Gemeindegebiet liegt nicht vor.		ISEK: Auszug der Hinweise (Text der linken Spalte) auf S. 31 und S. 61 des ISEK-Berichts ergänzt.	ISEK
12	02.11.17	Gemeinde Altendorf	Keine Einwände	Fr. Weinig		-
13	07.11.17	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Nürnberg	Von Vorhaben nicht betroffen	Hr. Kanemann		-
14	06.11.17	Landesfischereiverband Bayern E.V., Oberschleißheim	Zustimmung, wenn folgende Punkte beachtet werden: Sanierung des Eggerbachs sollte so umfangreich wie möglich erfolgen. Der Eintrag von Baustoffen sowie die Einleitung von Niederschlagswasser sollten vermieden werden. Auf die Durchgängigkeit für aquatische Lebewesen sollte besonders großer Wert gelegt werden. Mit dem eventuellen Bau eines Badeseees wäre ein Fischereirecht mit Hegeverpflichtung verbunden.	Hr. Krug	ISEK: Auszug der Hinweise (Text der linken Spalte) auf S. 61 des ISEK-Berichts ergänzt.	ISEK
15	09.11.17	ADFC, Kreisverband Forchheim	<u>Hinweise ISEK:</u> Schaffung eines Radrouutenetzes (bestehend aus Radwegen und verkehrsarmen Straßen). Verbindung Ortskern - Bahnhof ist wichtig; Schul- und Arbeitswegfunktion, nördlich der St2264 Vorschlag zur Anlage einer Fahrradstraße durchgängig unter Unterführung hinweg und bis St2244 fortgesetzt. <u>Hinweise VU:</u> Besondere Bedeutung für Radverkehr, Bahnhof mit wichtiger Funktion, daher vor Umlagebau und Bahnhof große Anzahl von Fahrradabstellplätzen mit Möglichkeit zur Erweiterung vorsehen, möglichst hohe Verkehrsberuhigung der Eisenbahn- und Bahnhofstraße	Hr. Wessel	ISEK: Auszug der Hinweise (Text der linken Spalte) auf S. 58 und 85 des ISEK-Berichts ergänzt.	ISEK
16	09.11.17	Behindertenbeauftragte, Landratsamt Forchheim	Beachtung folgender Normen bei Ausschreibung: DIN 18040 Teile 1 bis 3, DIN 32984, DIN 32975, zur Aquirierung von Fördergeldern bei konkreten Bauvorhaben Stellungnahme von Behindertenbeauftragten einholen	Fr. Eberlein		-
17	09.11.17	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München	Bau und Kunstdenkmalpflegerische Belange: keine Einwände	Hr. Dr. Haberstroh		-
			<u>Hinweise ISEK:</u> Bodendenkmalpflegerische Belange: 9 Bodendenkmäler im Anhang sind nicht gelistet, Allgemeine Hinweise zum Erhalt und zum Umgang mit Bau- und Bodendenkmälern		ISEK: Es wurden davon die 2 tatsächlich fehlenden Positionen ergänzt (D-4-6232-0139, D-4-6232-0357), Änderung der Anzahl im ISEK Bericht, S. 35	ISEK
18	09.11.17	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, München	Bau und Kunstdenkmalpflegerische Belange: keine Einwände	Hr. Dr. Haberstroh		-
			<u>Hinweise VU:</u> Bodendenkmalpflegerische Belange: Bei Bautätigkeiten im Untersuchungsbereich der VU wird auf Grund der hohen Denkmaldichte mit dem Auffinden von Bodendenkmälern gerechnet, v.a. auf bislang ungebauten Flächen wie Fl.Nr. 1903 bis 1914 sowie 1839/1 1840/1 und 1860 Gmk. Eggolsheim. Weitere Planungsschritte sollten dies berücksichtigen. Bodeneingriffe sind auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Mögliche Verlängerungen der Umsetzungzeit Zeit für qualifizierte Ersatzmaßnahmen wie Überdeckung oder Ausgrabung sind im Vorfeld zu berücksichtigen.		VU: Hinweis und Verweis auf den Anhang auf den Seiten 12 und 39 im VU-Bericht.	VU
19	10.11.17	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg	<u>ISEK:</u> Keine Bedenken, da von ISEK nicht berührt <u>VU:</u> Sachverhalt beschrieben, keine Einwände	Hr. Hieronymus		-
20	25.10.17	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, AELF, Bamberg, 2.Schreiben	Hinweise ISEK: A) zu allgemeiner Hinweis und zu Kapitel 3.3: Im Hauptort Eggolsheim sind insgesamt 12 landwirtschaftliche Betriebe vorhanden. Damit ist in Eggolsheim eine deutliche landwirtschaftliche Prägung festzustellen. B) zu Kapitel 2.7 und 5.2: Landwirtschaftlicher Durchgangsverkehr ist als wesentlich zu betrachten, Maschinenbreiten bis 3,5m und Höhen von bis 4m. Fahrbahnbreiten unter 4,5m sind zu vermeiden, problemlose Erreichbarkeit aller landwirtschaftlichen Anwesen ist sicherzustellen. C) zu Kapitel 3.3 und 6.4: Eine Nachverdichtung sollte prioritär verfolgt werden. Auf eine Bebauung und Versiegelung möglicher Entwicklungsbereiche sollte auf Grund der hohen Bodengüte und des bereits vorhandenen hohen Siedlungs- bzw. Verkehrsflächenanteils verzichtet werden bzw. genau geprüft werden. <u>Hinweise VU:</u> keine Hinweise	Hr. Bauer	ISEK: zu A) Hinweis auf S. 77 im ISEK-Bericht mit Verweis auf Anhang. Zu B) Es wird im ISEK von deutlich breiteren Fahrbahnbreiten mit 6,0 m ausgegangen. Zu C) Maßnahmen zur Innenentwicklung werden im ISEK priorisiert, siehe Maßnahmenplan unter 1.3, allgemeiner Verweis auf Anhang auf S. 189 im ISEK-Bericht	ISEK
			Hinweise VU: keine Hinweise			-

Lfd. Nr.	Datum	Träger / Beteiligte	Hinweise	Bearbeitung	Maßnahmen in ISEK / VU	Hinweise betreffend: VU / ISEK
21	10.11.17	Regierung von Oberfranken, Bergamt Nordbayern	Keine Einwände: Hinweis auf 3 Tagebaubetriebe im Gemeindegebiet von Eggolsheim	Fr. Mesereth		-
22	10.11.17	IHK für Oberfranken, Bayreuth, Bereich Recht, nachgereichte Stellungnahme	ISEK: Stärkere Einbeziehung der Gewerbetreibenden in die Überlegungen, der IHK gegenüber geäußerte Bedenken von ortsansässigen Gewerbetreibenden zu ausreichenden Straßenbreiten und Stellplatzzahlen werden angeführt und weitergegeben.	Hr. Cordes	ISEK: Hier zusätzliche Stellungnahme nach bereits erfolgter telefonischer Benachrichtigung ohne Bedenken und Hinweise an die Gemeinde vom 16.10.2017. Die im Beteiligungsprozess vorgesehene Projektgruppe Gewerbe/Handel kam mangels Beteiligungswilliger nicht zu Stande. Von Seiten der mitbetreuenden Projektgruppe "Verkehr" wurden keine weitergehenden Hinweise zum Thema Handel/Gewerbe eingebracht. Die Hinweise zum Verkehr sind an den entsprechenden Stellen im Bericht vermerkt. Eine fachliche Beurteilung der Verkehrssituation erfolgte über das Verkehrsgutachten. - Die Stellungnahme wird im Anhang gelistet.	ISEK
23	13.11.17	PLEdoc GmbH, Leitungsauskunft Fremdplanungsbearbeitung, Essen	Von der Firma PLEdoc verwaltete Versorgungsanlagen sind von der geplanten Maßnahme nicht betroffen. Dazu Liste mit 9 Versorgern, bzw. Betreibern und da VU Gebiet betreffende Plan	Hr. Baumeister-Schmidt		-
24	08.11.17	DB AG, DB Immobilien, Region Süd, München	ISEK: Grundsätzliches Einverständnis zu den Zielen des ISEK, Bitte um Zusendung der Abwägungsergebnisse VU: Grundstücke der DB AG sind planfestgestellt, kein Hohheitsgebiet der Kommune. Planungen und Maßnahmen sind zu melden. Es dürfen sich keine Auswirkungen auf planfestgestellte Flächen ergeben. Bitte um rechtzeitige Kontaktaufnahme	Hr. Zielzki		-
25	10.11.17	Staatliches Bauamt, Bamberg	Bundes- und Staatsstraßen sind von den Sanierungsgebieten nicht betroffen. Für die St2244 liegen zwischenzeitlich neue Verkehrsbelastungszahlen vor (siehe Schreiben)	Hr. Eichfelder		-
Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit						
26		Schreiben von Bürgern vom 16.10.2017	1. Straßenbreite der Hauptstraße auf 6,00m soll nicht verengt werden. 2. Regelung des ruhenden Verkehrs in der Hauptstraße soll so belassen werden. Erhalt der bisherigen Anzahl der Parkplätze. 3. Fahrbahn soll nicht gepflastert werden, auch nicht von kleineren Flächen. 4. In der Hartmannstraße soll der Gehsteig am Bach erhalten bleiben und neu gestaltet werden. 5. In der Hartmannstraße sollen die Senkrechtparker in der jetzigen Zahl erhalten bleiben. 6. In der westlichen Einbahnstraße stößt die angedachte Einbahnstraßenlösung auf Ablehnung.	Unterschriften von 125 Bürgern	Aufnahme der Hinweise in ISEK-Bericht, Hinweis auf Seite 151, Abdruck im Anhang 8.15	ISEK
27		Schreiben von Bürgern vom 10.11.2017	Es wird befürchtet, dass durch Änderung der Verkehrssituation am Knotenpunkt Hauptstraße/St.-Martin-Str. nahezu der gesamte Durchgangsverkehr durch die St.-Martin-Straße führen wird und somit eine Verkehrsmehrbelastung von 50 bis 70% entsteht.	Unterschriften von 14 Bürgern	Aufnahme der Hinweise in ISEK-Bericht, Hinweis auf Seite 151, Abdruck im Anhang 8.15	ISEK
28		Schreiben vom 14.11.2017, Fam. Monika Kaiser	Fragen und Hinweise: 1. Nicht ausreichende Informationen zu VU und Laufzeit, 2. Erhalt Bahnhof, Beteiligung, 3. Verkehrsbelastung, Belastung des Steuerzahlers, 4. Kleinstpark am Bahnhof, 5. Abgrenzung des Sanierungsgebiets, Ausschluss von Künigundenstraße 1,	Fr. Kaiser	Zu 1.: VU erfolgte nach den gesetzl. geforderten Zeiten für Bekanntmachung und Auslegung. Vorstellung im Marktgemeinderat erfolgt. Zügige Umsetzung auf Grund fördertechnischer Belange. Zu 2.: Hist. Bedeutung des Bahnhofs im Text gewürdigt, Erhalt auch vorgeschlagen, siehe dazu Leitbild u. Entwicklung S. 44 und Ablaufszenario S. 45., weitere Beteiligungen der Anrainer und Nachbarschaft (Standortkonferenz) dort vorgesehen. Zu 3.: Seit Wiedernutzung von Lindner etwas mehr Verkehr auf Eisenbahnstraße möglich, Durchgangs- und Schleichverkehr auf Bahnhofstr entfällt komplett. Zu 4.: Nutzung als Pocketpark als Vorschlag, Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen der vielen Nutzer des Linderareals (Schüler, Angestellte, Gäste etc.). Zu 5.: Für bessere Betrachtung und Beurteilung wurde um die beiden Hauptsanierungsfälle Lindner und Bahnhof ein größeres Betrachtungsgebiet als Sanierungsverdachtsgebiet gezogen. Die Gebietskulisse beschränkt sich aus rechtlichen Gründen auf Flächen der Gemarkung Eggolsheim. Es wurden weitere sanierungsrelevante Areale darüber hinaus aufgenommen (siehe SWOT-Analyse S.43 und Rahmenplan).	VU

Keine Einwände, Hinweise, Bedenken
Allgemeine Hinweise
Konkrete Hinweise

5.2 Quellen- und Literaturverzeichnis

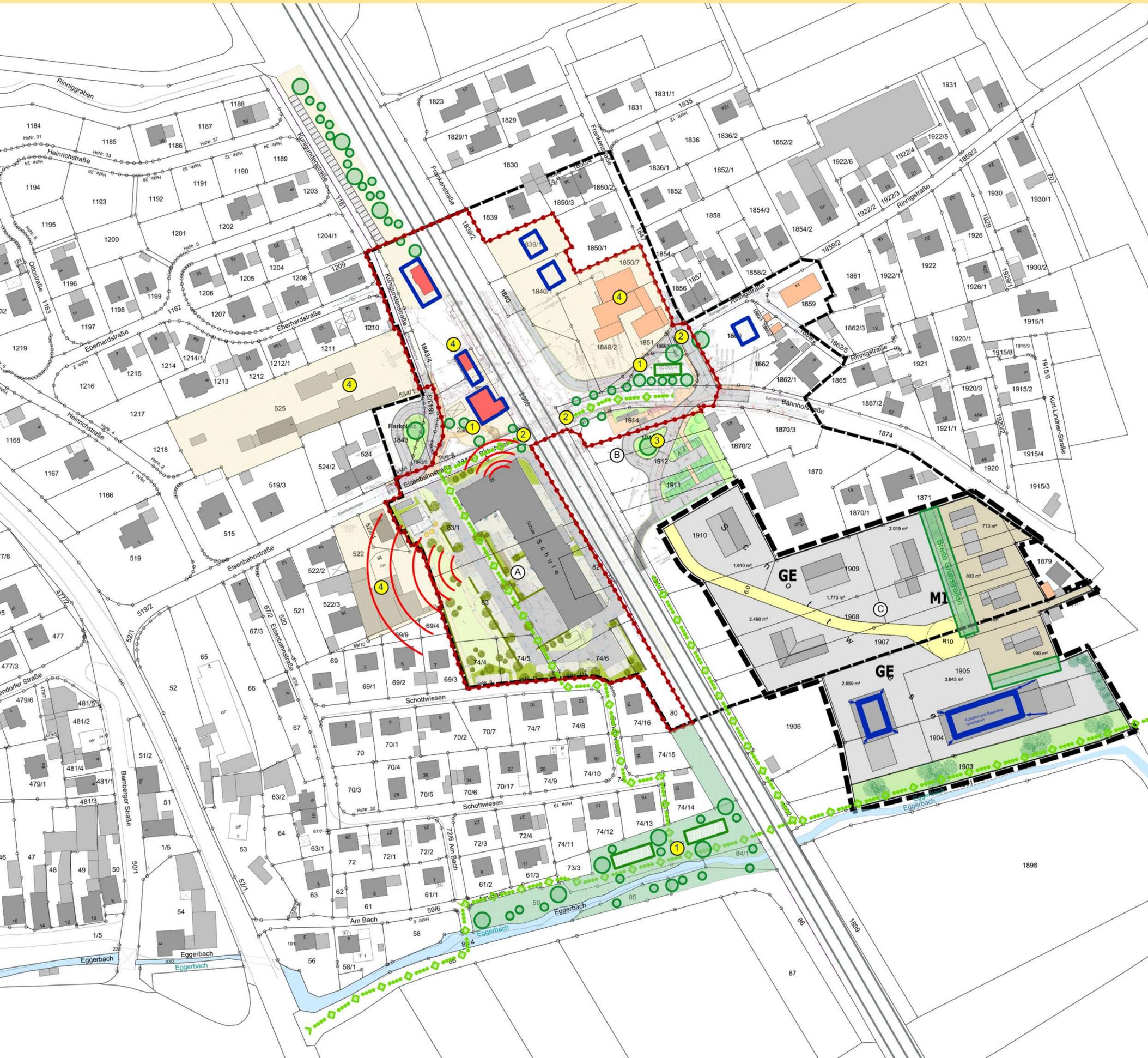
- Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
<http://www.stmi.bayern.de/buw/staedtebaufoerderung/>
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Denkmalviewer Bayern
<http://geoportal.bayern.de/bayernatlas-klassik/>
- Statistik kommunal, Bayerisches Landesamt für Statistik
<https://www.statistik.bayern.de/regionalstatistik/00545.php>
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Denkmalliste Eggolsheim
- Denkmalpflegerischer Erhebungsbogen Neuses a.d. Regnitz
Büro für Heimatkunde & Kulturlandschaftspflege, Morschen, Mai 2015
- Planen mit System, Vitalitätscheck 2.0, Ländliche Entwicklung in Bayern,
Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung, München
- Historische Landkreiskarten, Topographisches Archiv des Bayerischen Vermessungsamtes
- Bilder aus dem Bildarchiv des Marktes Eggolsheim, Marktverwaltung, Markt Eggolsheim
- Markt Eggolsheim, Internetseite: www.eggolsheim.de
- Vitalitätscheck 2.0 zur Innenentwicklung, Ergebnispräsentation 26.04.2016,
Büro ifuplan München
- Ausbaustrecke Nürnberg-Ebensfeld Bauabschnitt Forchheim,
DB ProjektBau GmbH, Nürnberg, Oktober 2014
- DB-Ausbaustrecke Nürnberg-Erfurt, Verbesserung des Lärmschutzes im Bereich
Eggolsheim, IBAS Ingenieurgesellschaft mbH, Bayreuth, 12/2016
- Erweiterung Bahnhofssiedlung, Bebauungsplan Konzeptstudien, Büro Wittmann, Valier
und Partner GBR, Bamberg, August 2017
- Dorferneuerung Neuses a.d.R., ALE Oberfranken, Vorstellung der Entwurfsplanung,
Sonja Pelz-Lindner, Landschaftsarchitektin / Bamberg und
ish - Ingenieurbüro Sauer+Harrer GmbH, Eggolsheim
- Integriertes ländliches Entwicklungskonzept Allianz Regnitz-Aisch, Büro Wittmann, Valier
und Partner GbR/Bamberg, Büro Planwerk/Nürnberg, Team4/Nürnberg, Würzburg,
September 2016
- Die Ludwig-Süd-Nord-Bahn, Ulrich Kahle in: Jahrbuch der Bayer. Denkmalpflege, Bd. 34,
München, 1980
- www.bahnrelikte.de
- www.wilhelmwagenfeldleuchten.de
- Google, www.google.de,
- wikipedia, www.wikipedia.de

Bildrechte der Aufnahmen und Grafiken

(falls im Bericht nicht abweichend davon gesondert aufgeführt):

Planungsgruppe Meyer-Schwab-Heckelsmüller GbR, Altdorf b. Nürnberg

5.3 Flurstücksbezogene Datenblätter (nur für den internen Gebrauch)



- Sanierungsrelevanter Maßnahmenbedarf
- Hoher sanierungsrelevanter Maßnahmenbedarf
- Flächen mit Sanierungs- und Entwicklungsbedarf
- Nachverdichtung möglich
- Grünbereiche, Pocketpark
- Sitz- und Erholungsflächen
- Baumtor, Baumgruppe
- Parkplätze
- Fußwegführung
- Entwicklungsrichtung, Nutzungserweiterung
- Bahnlinie
- 1 Aufenthaltsflächen, Naherholung, Pocketparks
- 2 Begrünung Eingänge, Baumtore, Beleuchtung
- 3 Information und Orientierung zum Markt Eggolsheim
- 4 Modernisierungsgutachten für Areale
- A Planung Freiflächen Lindner
Übernahme der Plangrundlage von Büro Adler & Olesch, Nürnberg
(Quelle: Markt Eggolsheim)
- B Planung Wendeschleifen, P+R Parkplätze
(Quelle: Markt Eggolsheim)
- C Vorschlag Baugebiet, Konzept 1A
Übernahme der Plangrundlage von Büro Wittmann, Valier & Partner GbR,
Bamberg (Quelle: Markt Eggolsheim)
- Untersuchungsgebiet VU
- Sanierungsgebiet (Vorschlag)

Rahmenplan Maßnahmenbedarf und Entwicklung

Stand: Oktober 2017
Maßstab: 1:1000 (Format DIN A1)

